





v Stephan



Heinrich von Stephan

General-Postmeister.



Ein Lebensbild

von

Karl Techentin.



Mit einem Bildnis.



Leipzig.
R. Voigtländer's Verlag.
1899.

1220. graphische Volksbücher 64—69.



Inhalt.







I.

Jugendzeit.

Es gehört zu den ersten Pflichten eines Volkes, den Männern, denen es seine Größe verdankt, nach Kräften seine Dankbarkeit zu bewahren. Die letzte hervorragende Persönlichkeit, die aus der großen Zeit der Gründung des Reiches in leitender Staatsstellung geblieben ist, war Heinrich von Stephan. Wird man ihn unter den Männern, die das Vaterland groß gemacht haben, auch erst in zweiter Linie zählen, weil seine Verdienste nicht in diplomatischen Errungenschaften und kriegerischen Erfolgen bestehen, so hat sich doch der Leiter der deutschen Reichspost einer Volkstümlichkeit zu erfreuen gehabt, wie sie nur wenigen Männern der neuen Zeit beschieden gewesen ist. Wie hoch man im Volk seine Verdienste um das deutsche Postwesen bewertet, lehrt die Bezeichnung „Postbismarck", die ihm mit Recht zu teil geworden, da auch er einer verwickelten Buntscheckigkeit und Zersplitterung in den deutschen Landen durch Einigung ein Ende gemacht hat. Indes nicht bloß in Deutschland, in der ganzen Welt ist Stephans Name bekannt. In allen Kreisen des Erdballes, welche der Post und Telegraphie nahe stehen, wurde sein Hinscheiden mit lebhafter Teilnahme empfunden. Aber verdankte er das Ansehen im Auslande lediglich seinen Verdiensten um den Verkehr, so haben wir Deutsche

an ihm noch etwas mehr zu würdigen; wir wissen, daß er ein Charakter, eine Persönlichkeit war, die es verstanden hat, der von ihm geleiteten Verwaltung neues, geistiges Leben einzuhauchen und sämtliche Triebkräfte in ihr lebendig zu machen. Länger als 25 Jahre hat er das Glück gehabt, an der Stelle seines Amtes walten zu dürfen, in das er durch das Vertrauen Kaiser Wilhelms I. berufen war.

Staatssekretär Dr. von Stephan ist 66 Jahre alt geworden — er wurde am 7. Januar 1831 zu Stolp in Pommern geboren. Der Vorteil hoher Geburt oder fördernder Familienbeziehungen hat ihn in seiner Laufbahn nicht begünstigt. Er selbst bezeichnete sich gern als „Handwerkerssohn aus Pommern“ — sein Vater war in Stolp anfänglich Schneidermeister, später Gastwirt. Lediglich aus eigener Kraft hat er sich auf die höchste Stufe der von ihm eingeschlagenen Laufbahn emporgearbeitet.

Stephans Vater war, wie die dem Staatssekretär zu seiner 25-jährigen Jubelfeier gewidmete Festschrift „Im Zeichen des Verkehrs“ erzählt, ein allgemein geachteter, intelligenter, umsichtiger, betriebsamer Mann, wohlangesehen unter seinen Mitbürgern, die ihn mehrfach zu Ehrenämtern an Schule und Kirche beriefen, auch ihm das Amt eines Ratsherrn anvertrauten. Er war durchdrungen von dem hohen Werte wissenschaftlicher Bildung und bemühte sich redlich, seinen sechs Kindern die denkbar beste Erziehung zu geben. Seinen Sohn Heinrich unterrichtete er anfangs selbst und ließ ihm später Privatstunden in der englischen, italienischen und spanischen Sprache, sowie in der Musik erteilen, die sie beide gleichmäßig liebten.

Wie sich seine Knabenzeit gestaltete, darüber hat Stephan selbst bei der Einweihung des Posthauses in seiner Vaterstadt Stolp, deren Ehrenbürger er war, im Jahre 1878 einige Erinnerungen mitgeteilt. „Da steht mein elterliches Haus,“ so erzählt er, „klein und bescheiden, aber eigen und spiegelblank. Da sehe ich meine gute Mutter, wie sie vor dem mächtigen altertümlichen Schranke wirtschaftet in der schimmernden Wolle und in dem schneeichten Lein. Wer das Glück hat, wenn er auf

die Welt kommt, in pommersche Leinewand gewickelt zu werden, der wird gerade. Auf der Werkstatt meines Vaters lag die Bibel; daraus mußten wir Kinder jeden Abend ein Kapitel abwechselnd vorlesen. Hinter dem Spiegel steckte die Rute, vor der die ehrfürchtige Scheu bald wich, als eine Geige den Platz über meinem Bette einnahm. Mein Vater hatte viel Sinn für Musik, ich mußte ihm abends die Melodieen aus der „Weißen Dame", der „Zauberflöte", dem „Freischütz", wie sie unser Stadtmusikus Lamprecht, der damalige Orpheus von Stolp, für eine „erste" Geige solcher Art zusammengestellt hatte, vorspielen. Dafür schenkte er mir, vielleicht um in seiner Eigenschaft als Ratsherr dieser guten Stadt die angehenden Talente zu ermuntern, jedesmal einen Sechser, mit welchem ich mich reich dünkte wie Rothschild. War die Stunde vorbei, dann war jedermann zufrieden: mein Vater, daß er den musikalischen Genuß, ich, daß ich den Sechser hatte, und meine Mutter und meine Schwestern, daß das Gejanke endlich aufhörte. Dann ging es in die lateinische Schule. Noch steht sie da — eigentlich sollte ich in Anbetracht ihres baulichen Zustandes sagen: leider steht sie noch da — aber ich will im Hinblick auf die anwesenden hohen städtischen Körperschaften dieser Stunde schönes Gut durch den Trübsinn an Budget und Kommunallasten nicht verkümmern. Anfangs behagte sie mir nicht sehr. Wir zogen es vor, auf dem vor ihren Mauern gelegenen geräumigen Kirchplatz, wo das neue Reichspostgebäude sich erhebt, unsere Schlachten zu schlagen, bei denen es oft scharf herging. Wir kamen mit dem Bürgermeister Arnold in Konflikt. Der selige Oberlehrer Decker, den gewiß noch die meisten Anwesenden gekannt haben, schleuderte mir ein „Geierjunge" entgegen. Das war der erste Titel, der mir höheren Orts verliehen wurde. Mein verehrter väterlicher Freund und unvergeßlicher Lehrer, der Herr Professor Berndt, der zu meiner unendlichen Freude mich heute auch durch sein Erscheinen geehrt hat, hielt uns eindringliche Standreden. Als ich ihn bei einer solchen einst daran erinnerte, daß er uns ja erst an demselben Morgen aus dem Seneca den Satz citiert hätte: ‚Vivere est militare',

fand er diese Auslegung der Klassiker doch sehr sonderbar und rief mir mit einem eigentümlichen Blick zu: Aus Dir wird entweder viel oder gar nichts. Das ließ, gleich wie die alten Orakel, jedenfalls recht entgegengesetzte Chancen offen. Aber ich warf mich nun, möglicherweise um ihn zu ärgern, ich stehe für nichts, mit einem wahren Ingrimm auf das Lernen. Anderthalb Jahre rang ich mit meinem hier zu meiner großen Freude anwesenden Schulkameraden Fritze mannhaft um den primus omnium, und ich konnte wie in jenem hübschen Geschichtchen sagen, bald lag er oben, bald ich unten. Mit Rührung sehe ich das Dach des alten Schulhauses, unter dem ich Wohlthaten empfangen habe, die für meine ganze Lebenszeit entscheidend gewesen sind. Von höchstem Wert ist für mein geistiges Leben die Art gewesen, wie der Professor Berndt uns in die Naturwissenschaften einführte und die Mathematik lehrte, insbesondere, wie er es verstand, bei seinem Unterricht die Eigenart der einzelnen von uns zu behandeln, uns heranzunehmen oder frei gehen zu lassen. Er weiß, daß, als ich am 1. Mai 1870 meine jetzige Stellung antrat, die erste Feder, die ich ansetzte, ihm galt, um ihm in einem Dankbriefe zu sagen, welche Kraft ich in vielen Lagen meines Lebens aus dem Studium der Natur und der alten Klassiker geschöpft habe.

Aber außer der Schule ist es auch insbesondere der ganze Geist der Bürgerschaft gewesen, die Vaterlandsliebe, das gute Regiment, das in diesen Mauern gewaltet, und die von ihren Einwohnern entfaltete einsichtsvolle Rührigkeit, die jedes kommende Geschlecht zur Nacheiferung des vorangegangenen angespornt haben. Von Stolp sagt Chrytraeus in seiner niedersächsischen Chronik: ‚Diese Stadt ist eine Hauptstadt in Hinterpommern‘, und er giebt ihr das Lob, daß ‚darinnen schöne ingenia gezogen, das Regiment gut geführet, die Bürger in Nahrung und Kirchen und Schulen in gutem Flor gefunden werden‘. Dreimal hatten die Herzöge die Stadt verpfändet, einmal an Polen und zweimal an den deutschen Orden, der damals hier die Banquiergeschäfte betrieben zu haben scheint. Da die Summe am Verfalltage von der herzoglichen

Kammer nicht erlegt werden konnte, so brachte die Bürgerschaft, um bei dem heimatlichen Pommern zu bleiben, durch freiwillige Beiträge unter schweren Opfern das Lösegeld auf. Ja, bei der letzten Verpfändung legten, da die Beiträge nicht reichen wollten, die Frauen, wie der alte Chronist berichtet, ihr ‚Geschmuck' auf den Altar der Vaterstadt nieder. Das erinnert an Beispiele aus den besten Zeiten der klassischen Völker. Und daher auch der alte Spruch:

O Stolpa, Du bist Ehrenrick,
Im Lande findt man nicht din Glik,
Du hest Di dreymal löst vom Pande,
Deß hestu Roem im gantzen Lande.

Und wie unsere Vaterstadt in der Hansazeit eine geachtete Stellung einnahm, so war sie auch eine der ersten, die nach der Reformation die mit der Annahme der neuen Lehre verbundenen Kämpfe mutig durchfocht. Ihre Söhne stritten zu allen Zeiten ruhmvoll auf den Schlachtfeldern des Vaterlandes, von Fehrbellin und Leuthen bis Leipzig und Waterloo und bis Königgrätz und Paris. Unter den Segnungen des Scepters der Hohenzollern blühte aber auch die Stadt erfreulich auf. Die Einwohnerzahl hat sich seit dem Jahre, da ich hier in den königlichen Dienst trat, 1848, bis jetzt (1878) fast verdreifacht. Das zeugt von Lebenskraft im Pommerland. Wer dieses Land bloß aus dem alten Liede kennt ‚Maikäfer fliege', der kann sich freilich keinen Begriff von ihm machen. Pommerland ist noch lange nicht abgebrannt mit seinen reichen Kornfeldern, seinem gesegneten Weizacker, seinen grasreichen Gründen, seinen Landseen und herrlichen Wäldern, die das Meer umspült, vor Allem seinem Geschlecht kräftiger Männer und schöner, stattlicher Frauen. Der Durchlauchtigste Statthalter dieser schönen Provinz, unser geliebter Kronprinz, hat, wie Sie wohl wissen, einmal gesagt: Die Pommern haben nur einen Fehler, daß ihrer so wenige sind! Nun, meine Herren, die gleichen Ursachen erzeugen die gleichen Wirkungen. Wenn der alte Geist, der jenes Alles geschaffen, in diesen Mauern bewahrt bleibt, wie wir das zu Gott hoffen und alle unsere Anstrengungen darauf

richten wollen, der lebenden Generation zum Stolz, dem kommenden Geschlecht zur Nacheiferung: dann wird fort und fort die geliebte Vaterstadt wachsen und gedeihen. Gleich wie die drei klaren Flüsse, die ihre Mauern umfluten, für alle Zeiten in ihrem Wappen stehen, so mögen dem Charakter ihrer Bewohner die drei Eigenschaften: treu, tapfer, tüchtig niemals versagen."

Während seiner Schulzeit trugen ihm seine wissenschaftlichen Leistungen die besondere Anerkennung seiner Lehrer ein. Die alten Klassiker neben Geschichte zogen ihn mächtig an, und die Anschauungen, die er aus dieser Lektüre gewann, haben ihn sichtlich bis in das späteste Alter begleitet, namentlich die Vorliebe für geschichtliche Entwicklung ist ihm sein ganzes Leben lang treu geblieben; das zeigt sich bei vielen amtlichen Schriften aus seiner Feder und am deutlichsten vielleicht in seiner Denkschrift zur Einführung der Postkarte. Seine Strebsamkeit fand in sich selbst nicht genug: der Zug des Schaffens, nach Produktivität zeigte sich bei ihm schon als Schüler, indem er jüngeren Mitschülern Privatunterricht in der Mathematik, sowie lateinische und französische Nachhilfestunden gab — arbeitsam ist also sein Leben gewesen von Jugend auf. Als 16 jähriger Primaner rettete er einem Mitschüler Caspary, der beim Baden in Gefahr kam zu ertrinken, das Leben. Im 17. Lebensjahre bestand er die Abgangsprüfung mit „vorzüglich". Als Lebensberuf wählte er sich die Postlaufbahn; indes er war für die Annahme noch zu jung; er mußte sich noch ein Jahr gedulden, ehe er eintreten konnte. Wie nutzbringend er diese unfreiwillige Wartezeit für seine Fortbildung verwandte, hat er selbst in einer Rede beleuchtet, die er am 24. April 1875 bei der Feier des 50-jährigen Bestehens des Börsenvereins der deutschen Buchhändler zu Leipzig hielt. „Man hat den Laden des Sortimenters eine Bildungsstätte namentlich für kleinere Orte genannt. Wenn ich meine persönliche Erfahrung hier erwähnen darf, so ist dies vollkommen richtig. Als ich die Schule zurückgelegt hatte und wegen unzureichenden Lebensalters noch nicht sogleich in den Staatsdienst eintreten konnte, erklärte ich mich in dem

einzigen Buchhändlerladen, den es damals in meiner hinterpommerschen Vaterstadt gab, so zu sagen in Permanenz. Die ersten und einzigen Schulden, die ich im Leben gemacht habe, standen im Buche des Sortimenters meiner Vaterstadt, und die allbekannte buchhändlerische Langmut im Kreditgeben kam auch mir zu statten. Damals, meine Herren, gab es keine Postmandate. Und das war ein Glück. Denn der Nachhülfeunterricht trug zu jener Zeit nur zwei Groschen die Stunde ein."

II.

Lehr- und Wanderjahre.

Am 20. Februar 1848, eben 17jährig, konnte Stephan als Postschreiber, wie die Posteleven damals hießen, in den preußischen Postdienst eintreten und wurde bei dem Postamt seiner Vaterstadt vereidigt. Dort erhielt er unter der wohlwollenden und umsichtigen Leitung des Amtsvorstehers Pflughaupt seine erste dienstliche Ausbildung. Wer bei der Post eintritt, muß gewissermaßen von der Pike auf dienen und jeden Dienstzweig und Dienstbetrieb kennen lernen; er muß sich gewöhnen, selbst das Kleine ernst zu nehmen und als nutzbringende Arbeit zu betrachten, die im Rahmen des Ganzen eine Bedeutung hat. Auch Stephan ist nichts geschenkt worden. Aber er meinte es auch ernst mit seinem Beruf! Das lehrt ein kleines Vorkommnis, von dem eine seiner Schwestern berichtet: „Mir ist noch immer ein Fall lebhaft erinnerlich, wo unser verstorbener Schwager meinem Bruder als eben angenommenem Posteleven gratulierte und ihn ermahnte, ein tüchtiger Beamter zu werden; da gab er zur Antwort: „Ja, das will ich auch, ein schlechter Kerl, der nicht denkt, Generalpostmeister zu werden." Mein Bruder war damals noch nicht 17 Jahre alt." — Daß zu jener Zeit ein junger Posteleve wie einst jeder Soldat, um ein bekanntes Wort des alten Napoleon zu gebrauchen, den Marschallstab im Tornister hatte, hat ja Stephans weitere Laufbahn bewiesen. Der Hinweis auf den Generalpostmeister war bei ihm kein leeres Wort; sein

Streben war von Anfang an zielbewußt. Von vorne herein widmete er sich seinem Lebensberufe mit voller Hingabe, so daß ihm sein Vorsteher schon nach $1^1/_2$ Jahren Lehrzeit am 27. September 1849 ein sehr gutes Zeugnis ausstellen konnte. Noch am Schlusse desselben Monats wurde er nach Marienburg versetzt und vom 30. August 1850 ab bei der Oberpostdirektion in Danzig beschäftigt. Statt der Sekretärprüfung, wie sie heute üblich ist, mußten die Eleven damals eine Prüfung zum Postassistenten ablegen; er bestand sie am 21. September 1850 „mit besonderer Auszeichnung". Hatte schon die schriftliche Arbeit, in der er mit überzeugender Klarheit den Nutzen der Decentralisation für das preußische Postwesen dargelegt, seine Prüfer durch die staatswissenschaftlichen Kenntnisse überrascht, so nahmen in der mündlichen Prüfung nicht weniger seine Sprachkenntnisse für ihn ein. Jeder Prüfling konnte sich damals zwei Sprachen wählen, in denen er geprüft werden wollte. Zur Überraschung seiner Prüfer nannte Stephan Italienisch und Spanisch. Französisch, zur Not auch noch Englisch war den Postbeamten damaliger Zeit wohl geläufig; Kenntnis des Spanischen und Italienischen gehörte schon zu den Seltenheiten, und es wagte sich auch kein Examinator an den sprachgewandten Posteleven heran. Er bestand darum auch mit besonderer Auszeichnung diese Prüfung.

Inzwischen war für Stephan die Militärzeit herangekommen, und er trat zum Herbst 1850 in Magdeburg beim dortigen Artillerie-Regiment als Einjährig-Freiwilliger ein. Wie es ihm während seiner Dienstzeit ergangen ist, darüber ist leider nichts überliefert, und er selber hat sich nie darüber so ausgelassen, daß es weiteren Kreisen bekannt geworden wäre. Jedenfalls hatte er im September 1851 den bunten Rock schon wieder ausgezogen, denn er war damals bereits als Hülfsarbeiter im Generalpostamt in Berlin thätig. Die Hauptstadt war für ihn jedoch keine Stätte des Vergnügens, sondern angestrengter Arbeit. In einem Brief an seinen Vater vom 6. Oktober heißt es: „Man fühlt sich in Berlin trotz seiner Größe übrigens sehr bald heimisch; dieses muntere, gemütliche

Völkchen, stets bereit, jedes Ungemach mit den Waffen des Witzes zurückzuschlagen, ist sehr liebenswürdig. — Bis zum 1. Oktober hatte ich mir Alles besehen, die Museen, den zoologischen Garten u. s. w. — jetzt bin ich, wenn mein Dienst zu Ende, stets zu Hause mit eifrigen Studien zum zweiten Examen, das ich in zwei Jahren machen kann und will, beschäftigt; — mein Grundsatz ist, wie Du wohl weißt, jetzt erst mit meinem Lebensberuf fertig zu werden und mir eine sichere, sorgenfreie, ehrenvolle Stellung zu erringen, — dann ist noch immer Zeit, das Leben zu genießen, und seine reinen, edlen Vergnügungen sind ja eigentlich nur Wissenschaft und Kunst, und erstere genieße ich, wenn ich studiere; so vereinige ich Arbeit und Vergnügen. — Auch möchte ich meine Bücher recht bald hier haben. — Packt mir die Bücher in meine große Kiste ja sorfältig in Heu ein; Ihr wißt, daß das mein größter Schatz ist, und wie sehr mein Herz daran hängt. — Lieber Vater, Du bist ja doch solch reeller Mann, sorge Du mir nur dafür, daß ich meine Bücher bald hier habe; ich habe im Postfach während des Militärjahres so manches doch vergessen, und das muß ich bald nachholen.“ Diese Liebe zu den Büchern hat Stephan, wie er schon in der angeführten Leipziger Rede sagt, überallhin begleitet: „von Kairo bis Moskau und von Lissabon bis Bergen.“

Am 6. November 1851 wurde Stephan nach Köln versetzt und kam dadurch in einen Wirkungskreis, dessen Eindrücke nach seinem eigenen Zeugnis auf seine Geistesrichtung von außerordentlichem Einfluß gewesen sind. Den Dienst beim Postamt, wo er zuerst beschäftigt wurde, vertauschte er bald mit einer Thätigkeit bei der dortigen Oberpostdirektion. Hier bekam er Einblick in das ganze Gebiet des Postwesens, auf dem er später so fruchtbar reformierend gewesen ist, — in den Postverkehr mit dem Auslande und über See. In Köln liefen damals alle Posten aus England und Frankreich zusammen. Die Umständlichkeit und Mühe, mit der sich die verwickelten Abrechnungen im ausländischen und überseeischen Postverkehr vollzogen, lernte Stephan hier gründlich kennen, und hier sind ihm, wie er sich selbst einmal äußerte, die

ersten Gedanken und Pläne für eine Vereinfachung des Auslandsverkehrs gekommen, die, ausgereift, seine größte That, die Gründung des Weltpostvereins, zeitigten.

Köln gab Stephan aber nicht bloß in postalischer Hinsicht vielseitige Arbeit und Anregung, sondern er benutzte die dienstfreien Stunden fleißig zu seiner eigenen Fortbildung. Seine großen Sprachkenntnisse haben ihm hier in Köln einen interessanten Dienst geleistet, wie sein Freund, der Unterstaatssekretär Dr. Fischer, erzählt: „Eines Tages war bei der Oberpostdirektion, in deren Geschäftsräumen er den Verwaltungsdienst der Post erlernte, ein Schreiben aus Madrid eingegangen, in spanischer Sprache, worin die Oberbehörde der spanischen Post Auskunft über eine Kursangelegenheit begehrte. Der Postrat überwies es dem jungen Hülfsarbeiter zur Bearbeitung und war nicht wenig erstaunt, als er am nächsten Tage den vier Bogenseiten langen Entwurf des Antwortschreibens von Stephans Hand, auch in spanischer Sprache, auf seinem Arbeitstische vorfand. Kopfschüttelnd brachte er das Schriftstück dem Bezirkschef mit der Erklärung, er verstehe kein Spanisch und könne es daher nicht gegenzeichnen. Der Oberpostdirektor behielt das corpus delicti und nahm es mit zum Frühschoppen, bei dem sich auch ein alter Herr einzufinden pflegte, der in den dreißiger Jahren am Karlistenkriege teilgenommen hatte. Diesem Sachverständigen wurde Stephans Opus zur Begutachtung vorgelegt, und da der alte Herr es mit Staunen für sehr gutes Spanisch erklärte, ging das Schreiben, nunmehr in aller Form des Geschäftsgangs revidiert und kontrasigniert, mundiert und kollationiert nach Spanien ab."

Obwohl Stephan gewissenhaft seine dienstlichen Obliegenheiten erfüllte, trieb er außerdem noch die vielseitigsten Studien, deren Früchte, soweit sie sich auf Neuerungen und Verbesserungen im Postdienst bezogen, wenig nach dem Geschmacke seines pedantischen Vorgesetzten gewesen zu sein scheinen. Auch durch andere Sachen machte sich der junge Hülfsbarbeiter noch verdächtig; so ward er viel im Theater gesehen, fehlte namentlich selten bei Opernvorstellungen, und es ging in Kollegenkreisen die Rede,



daß die Musikberichte, die in einer der gelesensten Zeitungen Kölns Aufsehen erregten, seiner Feder entstammten. Daher gab ihm, als er von Köln versetzt wurde, einer seiner Vorgesetzten, der das sonderbare Treiben dieses Untergebenen mit wachsendem Befremden wahrgenommen hatte, den wohlgemeinten Rat, sich lieber einen anderen Berufskreis zu suchen, da er bei der Post doch niemals Carriere machen werde. Stephan hat noch in späteren Jahren mit Vergnügen erzählt, daß diese väterliche Ermahnung mit den Worten geschlossen habe: „Gehen Sie lieber an die ‚Kölnische Zeitung', da können Sie noch einmal reicher werden als der Oppenheim." [1]) Nur vier Jahre ist Stephan in Köln gewesen, aber diese Zeit hat doch hingereicht, um sein ganzes späteres Geistesleben stark zu beeinflussen. „Der ganze Geist des Ortes," so schildert Stephan 1893, also etwa 40 Jahre später, in seiner Rede bei der Einweihung des neuen Kölner Posthauses die Eindrücke aus jener Zeit, „wirkte mächtig auf meinen jugendlichen Sinn; Geschichte, Kunst, Natur, das frohmütige Wesen der Bevölkerung schienen mir die Ideale zu verwirklichen, die ich vom Meeresstrande und von den Wäldern meiner Heimat, sowie vom Studium der Klassiker mitgebracht hatte. Ich habe hier vier der wichtigsten, aber auch schönsten Jahre meines Lebens verlebt. Der Dienst war schwer, 14 Stunden täglich, und einen Tag um den anderen Nachtdienst. Aber ich fand doch Zeit, meine historischen und philosophischen Studien fortzusetzen, litterarische Arbeiten zu machen und Verse zu verbrechen.

Ich genoß viel Freundschaft in Köln, einige meiner Aufsätze in den Blättern blieben nicht unbemerkt, und wenn man hier und da fragte, was ist dieser junge Mann? dann lautete die Antwort auf gut Kölnisch: „He schrif am Pohß." An Geldüberfluß litt ich nicht; allein ich erübrigte doch so viel, daß ich alle Jahr an meinem Geburtstage, der in die Austernzeit fällt, zu Bettger in der Budengasse gehen konnte, wo ich mir ein Dutzend

---

[1]) Oppenheim war der Inhaber eines noch heute allbekannten Bankhauses in Köln.

Ostender und eine Flasche Rheinwein bewilligte und mir vorkam wie der feinste Kölner Pfefferlecker, mit welchem Ausdruck man bekanntlich im Mittelalter die weit und breit bekannten hiesigen Feinschmecker bezeichnete.

Ich bin gerührt, meine Herren, daß Sie diese kleinen Einzelheiten mit so liebenswürdiger Aufmerksamkeit anhören. Ich erwähne sie nur — und ich könnte viele andere hinzusetzen —, um Ihnen zu zeigen, wie sehr die Erinnerungen an den Aufenthalt in Ihrer Vaterstadt nach so langer Zeit bei mir haften geblieben sind, und wie große Dankbarkeit ich der altehrwürdigen Kolonia bewahrt habe. Wenn ich heut meine bewundernden Blicke über den vollendeten Dom, über so viele schöne Straßen und Plätze, Hallen und Denkmäler, über die Hafenanlagen und den großartigen Schiffs- und Eisenbahnverkehr schweifen lasse, so ergiebt sich ja, daß große Veränderungen hier stattgefunden haben; aber der Geist des Ortes, der mich in meiner Jugend so tief erfaßt hatte, die qualitates occultae, wie Albertus Magnus sie nannte, dessen Standbild, von Meisterhand in Stein gemeißelt, Sie auch am neuen Reichspostgebäude sehen, sind dieselben geblieben." Und nach einer kurzen Betrachtung über Kölns Kunstschätze und einer Erinnerung an die verschiedenen Kölner Männer, mit denen er damals in Freundschaft verkehrt hatte, und von denen Mancher 1893 schon tot war, fuhr er weiter fort: „In den alten Zeiten dauerte die Reise von Köln nach Bonn einen ganzen Tag; morgens früh wurde hier aufgebrochen, mittags war man glücklich bis Wesseling gelangt, wo man sich für die Anstrengungen der Fahrt mit einem soliden Frühstück belohnte, und gegen Abend sah man die Türme des Bonner Münsters noch in ziemlich weiter Ferne auftauchen. Die Fahrt nach Aachen dauerte zwei Tage; der Kondukteur ließ sich zu verschiedenen Malen vom Bock nieder mit den Worten: ‚Minge Härre, hier ward umsmeten,' worauf die Reisenden nicht zögerten, die Arche zu verlassen und längere Strecken zu Fuß zurückzulegen. ‚Damals hatten die Reisenden doch noch etwas für ihr Geld,' sagte ein alter Postillon. Nach Frankfurt ging das Marktschiff im Trauerkantatentempo rheinaufwärts; auf jedem befand sich ein

maître de plaisir, oder, wie man auf Köllsch sagt, ein Krätzjesmacher, um den Passagieren die Langeweile zu vertreiben; aber es wurden doch manche folgenreiche Bekanntschaften angeknüpft.

Welche Umwälzungen durch die gegenwärtigen Verkehrsmittel!

Verkehr und Kultur durchdringen beide Seiten unseres Daseins. Köln ist ein dankbarer Boden! Dies hat sich auch, und damit lassen Sie mich schliessen, meine Herren, bei dem Bau der neuen Reichspost hier gezeigt, wo in der Erde der Spaten auf den reichen Schatz wohl erhaltener Goldmünzen stiess, meist Rosenobels aus dem 14. Jahrhundert. Die wahre rosa nobilis dieser altehrwürdigen Stadt, in der ich zugleich die Hochschule meiner Lebenslaufbahn verehre, ist immer ihr Unternehmungsgeist und ihre jugendliche Kraft gewesen, sowie der Frohsinn und Freimut, die Bravheit und Biederkeit ihrer Bürger und Bürgerinnen. Das ist der geistige Rhein, der bei Köln fliesst, und der mit Gottes Hülfe niemals austrocknen wird. In dieser Zuversicht erhebe ich mein Glas, gefüllt mit edlem Rheinwein, und leere es bis zum Grund auf das Wohl der Stadt Köln, ihres Handelsstandes und ihrer Bürger und Bürgerinnen. Sie leben hoch!"

Stephan hatte sich in Köln mit eisernem Fleiße auf die höhere Prüfung vorbereitet. Seinem andauernden Eifer und außergewöhnlichen Verständnis hatte er es zu danken, daß er mit kaum 24 Jahren (am 13. Januar 1855) die Prüfung für höhere Stellen der Postverwaltung mit Auszeichnung bestand. Schon am 2. Februar wurde er zum Postsekretär ernannt und vom 1. Mai ab nach Frankfurt a. d. Oder versetzt, wo ihm die Verwaltung einer Stelle als Postkassenkontroleur für den Bezirk der dortigen Oberpostdirektion übertragen wurde. Indessen das Überwachen von Dienstvorschriften und das Handeln nach vorgeschriebenem Schema konnte Stephan bei seinem stark individuellen Charakter auf die Dauer nur wenig Befriedigung gewähren. Hierzu kam, daß es damals — wie vielleicht heute noch — die Sehnsucht eines jeden Postbeamten war,

aus seiner kleinen Provinzstadt nach Berlin versetzt zu werden. Auch Stephan hatte als junger Postpraktikant, wie die Postsekretäre damals hießen, diesen sehnlichsten Wunsch.

Ein darauf gerichtetes Gesuch an seine oberste Behörde blieb unberücksichtigt. Deshalb reiste er zur besseren Betreibung seiner Angelegenheit selbst nach Berlin, wo er denn auch alsbald beim damaligen Generalpostdirektor Schmückert vorgelassen wurde. Kaum hatte dieser das Anliegen des jungen Beamten vernommen, als er heftig auffuhr und barsch entgegnete: Alle wollten nach Berlin versetzt werden, nicht jedoch, wie sie versicherten, um zu arbeiten, sondern um zu bummeln und sich nach Möglichkeit zu amüsiren. Damit kehrte der alte Herr dem jungen Manne den Rücken, und dieser ging, tiefbetrübt über die gehabte Enttäuschung, davon. Wenige Minuten später, so berichteten die Tageszeitungen beim Tode Stephans weiter, fesselte den Generalpostdirektor, der inzwischen ans Fenster getreten war, eine interessante Straßenscene. Eine fein gekleidete Dame, augenscheinlich eine Ausländerin, und ein Droschkenkutscher, in dessen Fuhrwerk die Dame sitzt, können sich nicht miteinander verständigen, und um die lebhaft Streitenden hat sich ein Menschenhaufen gebildet, in dem sich auch sein abgewiesener Postsekretär befindet. Im nächsten Augenblick ist der junge Mann an der Droschke und vermittelt zwischen beiden Parteien, die sich bald darauf einigen. Neugierig läßt der Generalpostdirektor den Postpraktikanten zurückrufen und erfährt von ihm, daß die Dame, eine Italienerin und des Deutschen unkundig, mit ihrem Kutscher in Meinungsverschiedenheit geraten war, bis er, der des Italienischen mächtig, die Sache geordnet hätte. Ein Postsekretär, der italienisch sprach, war vor mehr als 40 Jahren etwas Seltenes; noch mehr aber erstaunte der Chef, als er auf Befragen erfuhr, daß der junge Mann ebenso geläufig englisch, französisch, spanisch und russisch redete. Einen so sprachkundigen Sekretär behielt der Generalpostdirektor gern in seiner Nähe, und wie jener das Vertrauen seiner Vorgesetzten gerechtfertigt, hat die Folge bewiesen.

Ob der Vorgang sich wirklich abgespielt hat, ist freilich nicht sicher beglaubigt. Indes diese Anekdote ist schon 1895, als Stephan sein 25jähriges Dienstjubiläum feierte, durch einen großen Teil der deutschen Presse gegangen, ohne von seiten des Berufensten Widerspruch zu erfahren; man darf darum annehmen, daß sie in ihrem Kern der Wahrheit nahe kommt. Jedenfalls war die Folge der Begegnung mit dem Generalpostdirektor Schmückert, daß Stephan am 13. Januar 1856 zur kommissarischen Beschäftigung ins Generalpostamt berufen und dort bereits am 1. Mai zum Geheimen expedierenden Sekretär ernannt wurde. Nachdem Stephan in das seinen organisatorischen Talenten und sonstigen Anlagen ausgezeichnet zusagende Fahrwasser des höheren Postwesens eingelenkt war, trug ihn die dienstliche Laufbahn in überraschend schneller Folge von Stufe zu Stufe aufwärts. Am 10. August 1858 wurde er zur Oberpostdirektion in Potsdam versetzt und am 14. desselben Monats dort zum Postrat ernannt. Am 27. Juni 1859 kam er in das Generalpostamt und nahm 1860 bereits Teil an der Postkonferenz in Frankfurt a. M.

Zwei Jahr später (1862) starb sein väterlicher Freund und Gönner, der Generalpostdirektor Schmückert, der, wie Stephan selbst an seine Mutter schreibt, „mich wie einen Sohn geliebt hat; ich war der letzte Postbeamte, den er sprach; er hatte mich an sein Sterbebett rufen lassen, wo ich über eine halbe Stunde war; ich habe die letzten Schriftzüge von seiner Hand. Noch in der Todesnacht hat er nach mir wiederum verlangt. Frau Generalpostdirektor sagt mir, der Verewigte hätte mich sehr lieb gehabt, weil ich ihm unverbrüchlich treu angehangen habe. Ich wäre, das hat er oft zu ihr gesagt, ein Geist gewesen wie seiner. Gott segne sein Andenken immerdar.“

Von Potsdam aus wurde Stephan 1862 wiederum als Hülfsarbeiter ins Generalpostamt nach Berlin berufen und ein Jahr später zum Oberpostrat bei der Centralbehörde ernannt. Bereits während seiner ersten kommissarischen Beschäftigung im Generalpostamt im Jahre 1856 war seine Aufgabe die Umarbeitung des Fahrpost-

tarifs für den Wechselverkehr zwischen Preußen und den Ländern des deutsch-österreichischen Postvereins gewesen. Bis dahin bestanden für Pakete auch innerhalb Deutschlands wahrhaft vorsintflutliche Taxgrundsätze; die Abrechnungen waren ungeheuer umständlich, weil die Postverwaltung jedes Kleinstaates, dessen Gebiet z. B. ein Paket von Hamburg nach Stuttgart berührte, ein besonderes Porto verlangte. Stephan brachte hier im kleinen schon zu stande, was nachher im Weltpostverein im großen ihm so sehr gelungen ist, indem er die Abrechnung zwischen den verschiedenen Staaten durch einen neuen Tarif viel einheitlicher gestaltete. In seiner Thätigkeit als Hülfsarbeiter im Generalpostamt waren ihm die Postverhältnisse mit dem Auslande zur Bearbeitung überwiesen; namentlich hatte er den Abschluß von Verträgen mit Spanien und Portugal und im nächsten Jahre solche mit Belgien und Dänemark zu leiten.

Schon im verhältnismäßig jugendlichen Alter von 34 Jahren wurde Stephan zum Geheimen Postrat und vortragenden Rat im Generalpostamt ernannt. Als solcher ging er im April 1865 zur Anbahnung von Vertragsverhandlungen nach Petersburg. In allen diesen, oftmals sehr schwierigen Verhandlungen war seine Thätigkeit dank seiner großen Umsicht und seinem außerordentlichen Geschicke von Erfolg begleitet. Es konnte nicht ausbleiben, daß Graf v. Bismarck, der Ministerpräsident, auf diesen Mann und seine hervorragenden Eigenschaften aufmerksam wurde, zumal als Stephan 1866 das schwere Werk der Ablösung von Thurn und Taxis mit außerordentlichem Geschick erledigte.

III.

Die Ablösung von Thurn und Taxis.

Die preußische Post, von dem Großen Kurfürsten ins Leben gerufen, hatte bereits einen hohen Grad der Entwicklung erreicht; alle Glieder dieses Körpers arbeiteten zur Zufriedenheit der Bevölkerung. Von allen ähnlichen Anstalten Europas war sie fast die einzige, welche ununterbrochen durch den Staat betrieben und verwaltet

wurde. Im Jahre 1740 besaß die preußische Postverwaltung, wie Stephan in seiner Geschichte der preußischen Post entwickelt, ein Postareal von 2500 Geviertmeilen; die Anzahl der Postanstalten überstieg 300; alle Provinzen umspannte eine festgegliederte Verbindung zahlreicher Postkurse, die jenseits der Grenzen des preußischen Gebiets mit sächsischen, braunschweigischen, mecklenburgischen, hessischen, Thurn und Taxisschen, österreichischen, polnischen, russischen, schwedischen und niederländischen Postlinien in Zusammenhang traten und, im Verein mit diesen die mitteleuropäische Verkehrszone bildend, die geistigen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den großen Handelsstädten des Nord- und Ostseegebietes und den diese Gebiete durchschneidenden großen Land- und Wasserstraßen vermittelten.

Wie beträchtlich die Zahl der durch die preußischen Posten beförderten fremdländischen Briefschaften war, läßt sich nach einer im Jahre 1735 angestellten Ermittlung ermessen, nach welcher das preußische Porto für diese Briefbeförderung (einschließlich der ausländischen Fahrpostsendungen) sich auf 96 000 Thaler, d. i. fast den dritten Teil der Gesamteinnahme, belief.

Bei ihrer Gründung hatte die preußische Staatspostanstalt 6000 Thaler Zuschuß erfordert. Beim Tode Friedrich Wilhelms I. erreichte der Überschuß aus dem preußischen Postwesen den Betrag von 220 000 Thalern jährlich, ohne daß die Postanstalt der Finanzverwaltung Frondienste hätte leisten müssen. Keinem Staate Europas, England und Frankreich ausgenommen, lieferten die Posten eine so reiche Beisteuer zu seinen Einnahmen.

Die preußische Post erfreute sich auch im Auslande eines vorteilhaften Rufes. Preußische Postbeamte richteten auf Wunsch fremder Herrscher in deren Staaten Posten nach preußischem Muster ein, und Ernst von Beust, Geheimer Regierungsrat in Franken und gründlicher Kenner der Posteinrichtungen seiner Zeit (1740), sagt: „In dem Königreich Preußen sind die Posten in Ansehung ihrer Geschwindigkeit und Accuratesse so wohl eingerichtet, daß sie andern billig zum Exempel dienen könnten.“

Auch die Post Friedrichs des Großen war noch einzig in ihrer Art, so daß damals ein in Preußen reisender französischer Schriftsteller bemerken konnte: „Im preußischen Staate ist nächst der Schule die Post die ausgebreitetste Anstalt.“

Dagegen fehlte dem übrigen deutschen Postwesen noch alles. Das deutsche Postwesen reicht mit seinen unscheinbaren Anfängen in das Zeitalter der Reformation zurück. Fortwachsend hat es sich im Laufe der Jahrhunderte zu einer weitumfassenden, für das geistige wie wirtschaftliche Leben des Volkes unentbehrlichen Wohlfahrts- und Kulturanstalt entwickelt. Der Gang dieser Entwicklung war wesentlich bedingt durch Deutschlands politische Geschichte. Wie es dem weiland deutsch-römischen Reiche in vielfacher Beziehung an einer einheitlichen Staatsgewalt und einer gemeinsamen Vertretung nach außen hin gebrach, so bestand auch die deutsche Reichspost derzeit nur dem Namen nach, während in Wirklichkeit zahlreiche selbständige Staatspostanstalten innerhalb der einzelnen deutschen Länder neben den vom fürstlichen Hause Thurn und Taxis auf deutschen Gebietsteilen unterhaltenen Posten sich herausgebildet und befestigt hatten.

Die Thurn und Taxissche Lehnspost übte in den meisten Staaten Mittel- und Süddeutschlands Postgerechtsame aus. Diese durch den Lüneviller Frieden (1801) und den Reichsdeputationshauptschluß (1803) in ihrem Besitzstande staatsrechtlich geschützte Lehnsanstalt, welche zwar in früheren Jahrhunderten ein wichtiges Bindemittel im Verkehrsleben des deutschen Volkes gebildet hatte, jetzt aber nur noch wie ein feudaler Rest des Mittelalters in die Neuzeit hineinragte, setzte Verbesserungen beharrlich einen hartnäckigen Widerstand entgegen. Da es in der privatwirtschaftlichen Natur ihres Betriebes lag, möglichst hohe Reinerträge und Überschüsse zu erzielen, so war sie für die Mitwirkung an durchgreifenden Verkehrserleichterungen, die den Reinertrag hätten schmälern können, nicht zu haben und bildete so den Hemmschuh für eine zweckmäßige Neugestaltuug der deutschen Posteinrichtungen. Zweimal in diesem Jahrhundert, 1815 und 1848,

war es schon versucht worden, das Thurn und Taxissche Postwesen zu beseitigen; aber vergeblich.

Nach der im Jahre 1806 erfolgten Auflösung des deutschen Reiches und nach Stiftung des Rheinbundes war selbst der Name der Reichspost verschwunden. Die Posthoheit ging als unveräußerliches Staatsregierungsrecht auf die souverän gewordenen Fürsten des Rheinbundes über, und es gab an Stelle einer einheitlich deutschen Post fortan nur noch Posten in den einzelnen deutschen Staaten.

Noch zu Anfang der sechziger Jahre bestanden in Deutschland 17 verschiedene selbständige Postgebiete. In einigen gab es nur Thurn und Taxissche oder noch sogenannte Reichsposten, in anderen, wie in Österreich und in Preußen, nur landesherrliche oder Territorialposten, und wieder in anderen gab es Posten beiderlei Art.

Jede einzelne dieser Anstalten wurde wohlgepflegt und schuf in ihrem Bereiche Nützliches; auch im Vertragswege, namentlich durch den im Jahre 1850 auf Preußens Anregung gegründeten Deutsch-österreichischen Postverein, wurde ein Zusammenwirken für weitere Ziele erstrebt und erreicht — der Deutsch-österreichische Postverein umfaßte wohl ein größeres Gebiet (1 208 137 Geviertkilometer mit nahezu 72 Millionen Einwohnern), aber seine Wirksamkeit beschränkte sich auf den Verkehr der Vereinsgebiete untereinander, während ihm ein Einfluß auf den inneren Verkehr im wesentlichen versagt blieb —; es fehlte indes dem Postwesen in Deutschland namentlich noch die Einheit in der Gesetzgebung, in der Verwaltung und Leitung, also das eigentliche Lebenselement, ohne welches eine so großartige Verkehrsanstalt zur unbehinderten Kraftentfaltung und deshalb auch zur allbekannten Erfüllung seiner Aufgabe nicht wohl gelangen konnte.

Welche verwickelten Zustände im Postwesen noch vor einem halben Jahrhundert in Deutschland bestanden, und welche Fortschritte auf diesem Gebiete während der Jahrzehnte Stephanscher Amtsführung erreicht worden sind, das beweisen am besten die Portotaxen um die Mitte des Jahrhunderts. Vor dem Jahre 1840 wurde das Porto

für einen Brief — denn mit der Beförderung anderer Sachen, z. B. von Paketen, befaßten sich die Postverwaltungen nur vereinzelt — nach der zurückzulegenden Weglänge berechnet. So konnte es kommen, daß für einen Brief, der heute für 20 Pfennig durch die ganze Welt geht, damals mehr als ein Thaler bezahlt werden mußte. Das Porto für internationale Briefe wurde nämlich nach der Taxe der beiden angrenzenden Staaten zusammengesetzt. Briefe in geschlossenen Paketen durch ein anderes Land zu senden, wie es heute geschieht, war so gut wie unbekannt. Jeder Brief wurde mit seiner Adresse in Listen eingetragen; da das Zeit beanspruchte, mußte er mehrere Stunden vor Abgang der Post eingeliefert werden.

Es war damals also kostspielig, Briefwechsel mit Personen im Auslande zu pflegen, und man wird es verständlich finden, wenn jeder einen reisenden Bekannten oder Unbekannten als Briefbeförderer außerhalb der Post benutzte — „Durch Güte", wie dann die Aufschrift lautete.

Zum Glück gaben die politischen Umwälzungen in Deutschland den Anstoß auch zur Lösung der Postfrage.

Im Verlaufe der denkwürdigen Ereignisse der Jahre 1864, 1866 und 1870/71 wurde zugleich mit der politischen Umgestaltung und Wiedergeburt Deutschlands auch die deutsche Post aus ihren Fesseln erlöst.

Durch die Befreiung Schleswig-Holsteins von dem dänischen Joche waren die dänischen und schwedischen Postanstalten in den Hansestädten, ein unrühmliches Zeugnis der früheren politischen und wirtschaftlichen Zerrissenheit Deutschlands, beseitigt worden.

Wie der schleswig-holsteinische Krieg 1864 die Vorbedingung zu einem gedeihlichen Ausbau der Posteinrichtungen in den Elbherzogtümern bot, so der Krieg 1866 in einem großen Teil des übrigen Deutschlands.

Der Taxissche Postbezirk umfaßte vor Ausbruch des deutsch-österreichischen Krieges ein Gebiet von 670 Geviertmeilen mit 8½ Millionen Einwohnern und 502 Postanstalten; er erstreckte sich über die Großherzogtümer Hessen und Sachsen-Weimar, das Kurfürstentum Hessen, die Herzogtümer Nassau, Sachsen-Koburg-Gotha und

Sachsen-Meiningen, die Landgrafschaft Hessen-Homburg, die Fürstentümer Hohenzollern, Reuß ä. L. und Reuß j. L., Schwarzburg-Rudolstadt und Sondershausen (Oberherrschaften), Lippe, Schaumburg-Lippe und die Freie Stadt Frankfurt a. M.; außerdem bestanden noch Taxissche Postanstalten in Hamburg, Bremen und Lübeck.

Zwei Länder, wo das Haus Thurn und Taxis seine Postgerechtsame ausübte, Kurhessen und Nassau, kamen damals an Preußen, und dort verdrängte die preußische Regierung alsbald die Taxissche Post. Aber die preußische Regierung blieb dabei nicht stehen; die günstige Entwicklung der kriegerischen Ereignisse hatte sie schon zu der Erwägung geführt, die Thurn und Taxissche Post ganz aus Deutschland zu beseitigen, und so geschah es. Dieser wichtige Abschnitt in der Entwicklung des neuen deutschen Verkehrswesens ist nach amtlichen Quellen von dem Oberpostdirektions-Sekretär Oskar Grosse in einem kleinen Werke: „Die Beseitigung des Thurn und Taxisschen Postwesens in Deutschland durch Heinrich Stephan“ (Minden, Bruns Verlag) jüngst erst eingehend geschildert worden; ihm entnehmen wir einiges über diese hervorragende Thätigkeit Stephans, die in seinem Gedenkbuch ein bedeutsames Blatt bildet.

In der Nacht vom 16. zum 17. Juli 1866 meldete der Telegraph nach Berlin, daß General Vogel von Falkenstein Frankfurt am Main genommen habe. Alsbald verfügte der preußische Handelsminister Graf von Itzenplitz, dem das preußische Postwesen damals unterstellt war, die Entsendung des preußischen Geheimen Postrats Stephan, der damals Referent für Postvertragsangelegenheiten im Generalpostamt war, nach Frankfurt a. M. Die preußische Regierung hatte sich auf Grund einer beim Generalpostamt von Stephan ausgearbeiteten Denkschrift entschlossen, das Thurn und Taxissche Postwesen sofort in preußische Verwaltung zu nehmen. Stephans Auftrag lautete dahin, die zur Herstellung geordneter Post- und Telegraphenverbindungen auf den Hauptverkehrsstraßen nach Frankfurt erforderlichen Maßnahmen

zu treffen, sowie das Taxissche Postwesen unter beherrschenden preußischen Einfluß zu stellen.

Unmittelbar nach seinem Eintreffen in Frankfurt erwirkte sich Stephan bei dem neu ernannten Oberbefehlshaber der Main-Armee, Generallieutenant Freiherrn von Manteuffel, einen Befehl, der ihm die Übernahme der Oberleitung der fürstlichen Postverwaltung auftrug. Am 21. Juli früh begann er mit der Durchführung seiner Aufgabe. Die Militärs wollten das Taxissche Hauptpostgebäude sofort durch Truppen besetzen lassen und Stephan außerdem noch ein Kommando beigeben; dieser zog es jedoch vor, zunächst vertraulich und in freundschaftlichem Einvernehmen mit dem Taxisschen Generalpostdirektor, Freiherrn von Schele, die Form des einzuschlagenden Verfahrens festzustellen. Das Ergebnis der Unterredung hatte bei der von Stephan gewählten Art des Vorgehens den denkbar günstigsten Erfolg: Freiherr von Schele erklärte nicht nur freiwillig seinen Rücktritt, sondern unterstützte in freimütiger Weise die von Stephan an mehrere General-Postdirektionsräte gerichtete Aufforderung, im Interesse ihres Dienstherrn auf ihrem Posten zu verharren und sich den Aufforderungen des preußischen Administrators zu fügen. Von dem Kollegium der General-Postdirektion wurde nunmehr ein Schriftstück unterzeichnet, in dem die einzelnen Mitglieder, unbeschadet ihres dem Fürsten von Taxis geleisteten Diensteides, sich verpflichteten, der neuen Gewalt zu gehorchen und alles zu unterlassen, was die Absichten der preußischen Regierung etwa beeinträchtigen könnte. Die ganze Handlung verlief in würdiger, dem Ernste des Augenblicks angemessener Form. Freiherr von Schele sowohl wie das älteste Mitglied des Kollegiums gedachten in ihren Schlußworten voll Anerkennung der rücksichtsvollen Art, mit der der bedeutsame Akt eingeleitet und vollzogen wurde, und der Generaldirektor sprach außerdem seinen besonderen Dank dafür aus, daß die Wahl zur Ausführung der schwierigen Aufgabe gerade auf Stephan gefallen sei. Nachdem die Betriebsbeamten ebenfalls das Schriftstück unterzeichnet hatten, und auch die Postkassen und Archive in preußische

Hände übergegangen waren, nahm die Verwaltung unter Stephans Leitung ihren geordneten Fortgang, ohne daß dem Regal des Fürsten von Taxis in der Eigentumsnutzung Abbruch geschah. Abgesehen von der Zuweisung eines höheren Beamten als Stellvertreters in der Person des Oberpostdirektors Meyer in Trier, hielt Stephan die Entsendung preußischer Postbeamten nach Frankfurt vorerst nicht für erforderlich, im Gegenteil aus naheliegenden Gründen es für mehr dem Zweck entsprechend, lediglich mit dem vorhandenen Personal zu arbeiten. Der Geschäftsverkehr mit der General-Postdirektion fand fortan wie mit einer preußischen Behörde statt. Um den rechtlichen Zusammenhang auch äußerlich hervortreten zu lassen, wurde bei Schriftstücken der Titel „Fürstlich Thurn und Taxissche General-Postdirektion“ beibehalten und der Zusatz „der Königlich Preußische Administrator“ darunter gesetzt. Das Verhältnis der General-Postdirektion zu den Landesregierungen des fürstlichen Postbezirks gestaltete sich nun so, daß in den von preußischen Truppen besetzten Staaten Kurhessen, Nassau, Hessen-Darmstadt und Hessen-Homburg die bisher dort vorhanden gewesenen Aufsichtsbehörden (General- oder Ober-Inspektionen) vom preußischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten einfach aufgehoben wurden; von den mit ihm verbündeten Regierungen dagegen suchte Preußen auf diplomatischem Wege die Zustimmung zur Beseitigung der Inspektionen zu erhalten. Diese Zustimmung wurde um so leichter erreicht, als die Inspektionen thatsächlich den Geschäftsgang und die Thätigkeit der Postverwaltung wenig gefördert, sondern nur gehemmt hatten. Der preußische Administrator ließ es sich unverzüglich angelegen sein, auf den Hauptverkehrsstraßen nach Frankfurt einen sicheren und geordneten Betrieb für die Posten und Telegraphen wieder herzustellen; die Verbindung mit Wiesbaden konnte gleich nach Stephans Ankunft in Frankfurt neu erschlossen werden. Seinen unablässigen Bemühungen war es ferner zu danken, daß bereits vom 6. August ab sich der Postverkehr mit Baden, Württemberg, Bayern, Österreich, Italien und der Schweiz wieder in vollem Gange befand.

Nachdem sowohl die fürstlichen Postbeamten im Bereiche der besetzten Länder und in den Hansestädten, als auch diejenigen des thüringischen Postdistrikts den Revers unterzeichnet hatten, war der erste Teil des Verfahrens gegen Taxis, die Besetzung, abgeschlossen.

Kaum hatte Stephan die einstweilige Verwaltung des Taxisschen Postwesens in die Hand genommen, so entwarf sein umfassender Geist auch schon den Plan dafür, dem fürstlich Taxisschen Lehnsinstitut für alle Zeiten in Deutschland ein Ende zu machen. Die Beseitigung des Taxisschen Postwesens hatte sich in den in Betracht kommenden Staaten schon längst zu einer nationalen Forderung gestaltet, die in der Presse in unzweideutiger Form zum Ausdruck gekommen war.

So brachte u. a. das „Frankfurter Journal“ in jenen Tagen (August 1866) folgende bündige Erklärung:

„Es wäre in der That komisch, wenn Kurhessen, Nassau und Frankfurt aus der Taxisschen Lehnspost ausschieden, die thüringischen Herzogtümer aber darin verblieben. Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts muß auch nach dieser Richtung mit dem aus dem Mittelalter überkommenen ‚Lehnswesen‘ vollständig brechen. Es ist doch gerade an der Zeit, daß man nicht alle zwei Wegstunden sich anderer Briefmarken bedienen muß, um einen Brief befördern zu können.“

Als der geeignetste Weg, der den politischen, volkswirtschaftlichen und postalischen Interessen am sichersten entsprach, und der auch in finanzieller Beziehung ein vorteilhaftes Ergebnis in Aussicht stellte, erschien Stephan die Übernahme des gesamten Taxisschen Postwesens durch die Krone Preußen. Vorerst war es daher für ihn von Wichtigkeit, die Ansichten des Fürsten von Taxis selbst zu erfahren. Eine auf Stephans Veranlassung vom Generaldirektor von Schele nach Regensburg, wo der Fürst ständig wohnte, gerichtete Anfrage hatte die Wirkung, daß der Schwager des Fürsten, Graf von Dörnberg, eine vertrauliche Besprechung in Würzburg vorschlug. Hier fand Stephan seine Ansicht bestätigt, daß Taxis, vor die Wahl gestellt, es vorziehen würde, wegen Abtretung der Post-

gerechtsame allein mit Preußen statt mit den einzelnen beteiligten Staaten zu verhandeln. Auch gelangte er mit Dörnberg bald zu einem Einverständnis wegen Übernahme der Beamten und ihrer Kautionen, der Posthäuser, Posthaltereien, Ausstattungsgegenstände u. s. w. Dagegen ergab sich die Hauptschwierigkeit in der Entschädigungsfrage.

Dörnberg legte seiner Forderung den Reinertrag der Taxisschen Posten im letzten Rechnungsjahr mit 724000 Gulden zu Grunde und beanspruchte die Kapitalisierung jener Reineinnahme mit 25 v. H., also im ganzen die Summe von 18 Millionen Gulden = 10¼ Millionen Thalern. Demgegenüber wies Stephan mit Recht darauf hin, daß das letzte Jahr nicht maßgebend sei, daß man vielmehr mindestens den Durchschnitt der letzten fünf Jahre in Betracht zu ziehen habe, daß aber auch die dann noch verbleibende Rente viel zu hoch erscheine, da die Verwaltung künftig nach anderen Grundsätzen geführt, und das Postwesen auf eine den Anforderungen des Verkehrs mehr entsprechende Stufe gebracht werden müsse.

Welcher Art der persönliche Verkehr zwischen Stephan und Dörnberg war, kennzeichnen des letzteren Briefe, in denen er „des feinen, staatsmännischen Taktes" Stephans, dessen „wohlwollender und nobler Gesinnungen" gedenkt, wo er sich glücklich schätzt, sich „einem Manne gegenüber zu befinden, dem in großen Dingen kleinliche Mittel fern liegen". Auf den Fürsten von Taxis selbst war der Eindruck der Würzburger Besprechungen von entscheidender Bedeutung. Er entschloß sich, dem König von Preußen zu huldigen, ihm den Schutz seines Hauses anzuempfehlen und seine Bereitwilligkeit zur Abtretung des Taxisschen Postwesens an die Krone Preußen zu erklären. Noch im August 1866 entsandte er den Erbprinzen von Taxis nach Berlin, dem der wohlwollend-nachsichtige König Wilhelm, ungeachtet der politischen Vergangenheit des Fürsten, die Antwort überbringen ließ: „Er werde die Postangelegenheit als Vetter mit ihm ordnen" — ein Ausspruch, der nach Dörnberg „einen höheren Wert hatte und einen festeren Rückhalt für ihn und seine Rechte

bildete, als die ganze Bundesakte samt dem ehemaligen Bundesapparate".

Über die allgemeine Rechtsgrundlage des Taxisschen Postwesens war die preußische Regierung vollkommen unterrichtet, auch teilte sie die Auffassung, daß dem Fürsten für die Entziehung der durch den Reichsdeputationshauptschluß und die deutsche Bundesakte gewährleisteten Postrechte Entschädigung gebühre. Hiermit wurde jedoch noch nicht die Frage bejaht, ob dem Fürsten ein Anspruch für die Entziehung aller Posten zustand, die sich infolge des Krieges in preußischer Verwaltung befanden. Denn der Fürst hatte nachträglich mit den einzelnen Regierungen seines Postbezirks Verträge abgeschlossen, und es war nicht bekannt, ob diese Verträge eine unwiderrufliche Abtretung der Landesposten an Taxis oder nur deren Übertragung auf Widerruf enthielten. Eine Untersuchung der Taxisschen Besitzrechte erschien daher unbedingt notwendig. Die Anfertigung des Gutachtens hierüber wurde dem Gerichtsassessor Dr. Schmidt vom Stadtgericht in Berlin übertragen. Doch noch bevor Schmidt sich zur Ausarbeitung des Gutachtens nach Frankfurt begeben hatte, legte Stephan, da er sich aus freien Stücken schon seit mehreren Wochen persönlich mit der Prüfung der nämlichen Angelegenheit beschäftigt hatte, dem preußischen Handelsminister eine erschöpfende Feststellung des Taxisschen Postrechts vor.

Die Stephansche Arbeit umfaßte einen die Erörterung der Rechtsfrage enthaltenden Begleitbericht zu folgenden besonderen Schriften: a) über die Ertragsverhältnisse des Taxisschen Postwesens, b) über die Posttarifverhältnisse, c) über die Personal- und Besoldungsverhältnisse, ferner einen Bericht über die fürstlichen Postgebäude. In der Rechtsfrage legte Stephan seine Auffassuug dar vom Standpunkt eines Mannes, der die geschichtliche Entwicklung des Taxisschen Postwesens ebenso genau kannte, wie er die von Rechtsgehrten und Staatsmännern bei verschiedenen Veranlassungen erörterte Frage wegen der Entschädigungsansprüche eingehend studiert hatte, und dem vor allem die bisher geheim gehaltenen Akten der Frank-

furter Generaldirektion zugänglich gewesen waren. Er formulierte, in Übereinstimmung mit dem 1½ Monate später abgegebenen Schmidtschen Gutachten, seine Ansicht dahin, daß die Taxissche Postgerechtsame nach den von den Einzelregierungen s. Z. erfolgten Belehnungen als ein Privateigentum fortbestehe, das zwar aus Staatsrücksichten aufgehoben werden könne, jedoch nicht ohne entsprechende Entschädigung. Mit Entschiedenheit ist er dagegen, daß Preußen die Entschädigungssumme lediglich nach seinen eigenen Ansichten und Schätzungen diktieren könne; die schließliche Festsetzung des Betrages müsse mehr oder weniger von der freien, vertragsmäßigen Vereinbarung beider Teile abhängen.

Bei Prüfung der Ertragsverhältnisse des Taxisschen Postwesens kam Stephan zu dem Schluß, daß die Entschädigung auf 5,5 Millionen Gulden = 3,1 Millionen Thaler zu bemessen sei. Über die Personal- und Besoldungsverhältnisse berichtete er, daß die Taxisschen Beamten im Durchschnitt nicht hervorragend ungünstiger besoldet seien, als ihre preußischen Kollegen. Dabei sei jedoch folgendes zu berücksichtigen. Die Besoldungen zerfielen stets in drei, bei jedem Einzelnen ungleiche Teile: der erste bilde das sog. Standesgehalt, der zweite die Amtszulage, der dritte die Ortszulage. Die beiden letzten blieben jederzeit widerruflich; nur der erste, in den einzelnen Staaten verschieden bemessene Teil komme bei der Pensionierung in Betracht. Nach Ablauf von in der Regel 40 Jahren hätten die Beamten ihr volles Gehalt als Pension zu beanspruchen. Zur Ersparung der Pensionen lasse Taxis jedoch eine Versetzung in den Ruhestand vielfach nicht eintreten, sondern es müßten die Beamten, ohne Rücksicht auf körperliche oder geistige Schwäche fortarbeiten bis an ihr seliges Ende: den nötigen Zuschuß an Arbeitskraft liefere dann ein auf Tagegeld beschäftigter Hülfsarbeiter.

Je eingehender dem Geheimrat Stephan während der ersten Zeit seiner Leitung des Taxisschen Postwesens die Verkehrsverhältnisse seines weiten Bezirks bekannt wurden, desto mehr befestigte sich in ihm die Überzeugung von der

besonderen Wichtigkeit der Posten im Großherzogtum Hessen. Dieser Staat war ohne Zweifel die verkehrsreichste Taxissche Postprovinz. Er umfaßte 137 Postanstalten (von 485 des ganzen Taxisschen Postgebiets) und besaß nicht nur die bedeutenden Postämter in Darmstadt, Worms und Mainz, unter denen Mainz nächst Frankfurt die größte Taxissche Postanstalt und finanziell sehr einträglich war; Hessen bildete auch den Schlüssel zum süddeutschen Verkehrsgebiet und zu den wichtigen Verbindungen mit der Schweiz und Italien. Stephan hielt es daher für unumgänglich, daß sich die preußische Regierung bei der Neugestaltung ihres Postwesens auch in den großherzoglich hessischen Landesteilen einen herrschenden Einfluß sichere, und auf Stephans Betreiben wurde dem Friedensvertrag mit dem Großherzogtum Hessen vom 3. September 1866 ein Art. 10 eingefügt, der so lautete:

„Die großherzoglich hessische Regierung erklärt sich im voraus mit den Abreden einverstanden, welche Preußen mit dem fürstlichen Hause Taxis wegen Beseitigung des Thurn und Taxisschen Postwesens trifft. Infolgedessen wird das gesamte Postwesen im Großherzogtum Hessen an Preußen übergehen."

Ähnliche Bedingungen wurden auch in den Friedensverträgen mit dem Fürstentum Reuß ä. L. und mit dem Herzogtum Sachsen-Meiningen aufgenommen.

Anfang Januar 1867 fand im preußischen Ministerium des Auswärtigen unter Zuziehung Stephans eine eingehende Beratung über die Grundlagen für die demnächstigen Verhandlungen mit Taxis statt. Nach sorgfältiger Erwägung kam man zu der Überzeugung, daß dem Wert des Taxisschen Postwesens die Summe von 3 Millionen Thalern entspräche. Auf einen in diesem Sinne erstatteten Immediatbericht erging eine Allerhöchste Ordre, die die Ermächtigung zur Aufnahme der Abtretungsverhandlungen mit Taxis aussprach. Diese begannen am 19. Januar und wurden dank den von Stephan in Frankfurt gesammelten umfassenden Kenntnissen der Taxisschen Postverhältnisse binnen einer

Woche soweit gefördert, daß — von der Höhe der Entschädigung abgesehen — über sämtliche Festsetzungen des Vertrages und des Schlußprotokolls vollständiges Einverständnis erzielt wurde. Gegen die von Preußen angebotene Entschädigungssumme protestierte der Fürst von Taxis, erklärte aber ausdrücklich: sich lediglich und vollständig der Entscheidung des Königs unterwerfen und weder den Vertragsschluß verhindern, noch ihn verzögern zu wollen. König Wilhelm befahl hierauf den Ministerpräsidenten zum Vortrag über die Entschädigungsfrage. Nachdem die Entscheidung zu Ungunsten des Fürsten ausgefallen war, wurde der Ablösungsvertrag unterm 28. Januar 1867 von den beiderseitigen Bevollmächtigten, zu denen naturgemäß auch Stephan gehörte, unterzeichnet.

Am 1. Juli 1867 ging die Taxissche Gerechtsame und ihre Einrichtungen mit allem beweglichen und unbeweglichen Gut gegen eine Entschädigung von 3 Millionen Thalern an Preußen über. Am Beginn desselben Tages, Schlag 12 Uhr nachts, wurde bei sämtlichen bisher Taxisschen Postanstalten Kassensturz gemacht und der Übergang an Preußen vollzogen. Vom 1. Juli früh schmückte der preußische Adler fortan das Frankfurter Hauptpostgebäude, und Stephan durfte gleichzeitig durch den Draht die denkwürdige Kunde nach Berlin gelangen lassen, daß die Auflösung der fürstlichen Generalpostdirektion und der Distriktsbehörde in Frankfurt, Eisenach, Kassel, Darmstadt, Sigmaringen und Detmold erfolgt, und daß das gesamte Taxissche Postwesen auf die Krone Preußen übergegangen sei. So endete die Thurn und Taxissche Lehnspost nach dreieinhalbhundertjährigem Bestehen. Ihre Überleitung in die preußische Post war eine postalische Großthat und ein persönliches Werk Stephans.

Mit den Landesregierungen der zum Taxisschen Postbezirk gehörigen Staaten mußten wegen des Überganges des Postwesens auf Preußen besondere Vereinbarungen getroffen werden. Der Abschluß dieser Verträge war gleichfalls die Aufgabe Stephans, dessen hervorragender Umsicht und Energie es binnen kurzem gelang, alle entgegenstehenden Schwierig-

keiten zu beseitigen, schließlich auch mit dem Großherzogtum Hessen. Dort hatte man es sehr unbequem empfunden, daß man königlich preußische Postanstalten im Lande haben, und daß die Postbeamten preußische Postuniformen tragen sollten. Endlich kam auch mit Hessen ein Vertrag zustande, in dem Preußen in allen wichtigen Punkten seine Absichten erreichte.

Nachdem die Besetzung und die Besitzergreifung des Taxisschen Postwesens vollendet war, galt es, über die administrative Gliederung des in den preußischen Postbezirk neu einzufügenden Bereichs Entscheidung zu treffen. Stephan nahm dabei das Leben als Maßstab, nicht die Schablone, und berücksichtigte in allen Fällen, wo besondere örtliche Verhältnisse bestanden, vorhandene Gewohnheiten schonend.

Von besonderem Interesse ist die Regelung der Verhältnisse der Beamten — gerade in dieser Beziehung hatte die Taxissche Verwaltung sehr viel zu wünschen übrig gelassen. Es kam nicht selten vor, daß einzelne Beamte aus persönlicher Berücksichtigung ganze Etatsklassen übersprangen, während andere Beamte auch bei tadelloser Dienstführung ohne wiederholte Gesuche überhaupt keine Zulage erhielten. Die Anstellung wurde, wenn nicht die Regierungen mit Nachdruck für ihre Landeskinder sorgten, im Interesse des fürstlichen Säckels recht lange hinausgeschoben; im Nassauischen waren sämtliche seit 1860 neu ernannte Postbeamte unangestellt geblieben.

Die preußische Regierung übernahm, als sie in alle Rechte und Pflichten der fürstlichen Verwaltung eintrat, alle Beamten und auch die Zahlung der Ruhegehälter und der Witwengelder. Das übernommene Personal (3100 Köpfe) wurde in die preußischen Dienstalters-, Rang- und Besoldungsstufen derart eingereiht, daß die Verhältnisse jedes Einzelnen thunlichst berücksichtigt wurden. So hatten fast alle von der Übernahme in die preußische Beamtenschaft Vorteile. Die Zahl der übernommenen Postanstalten betrug 502, das ganze Taxissche Postgebiet umfaßte 658 Geviertmeilen mit 3 400 000 Einwohnern.

Mit welchem Edelmut Stephan die Personalfrage durchführte, und wie sehr die Taxisschen Postbeamten sich ihm verpflichtet fühlten, dafür ist die ebenso bemerkenswerte wie überraschende Kundgebung, die bei seiner Abreise aus Frankfurt (Mitte Juli 1867, wo er endgiltig nach Berlin zurückkehrte) ihm von den bisherigen Taxisschen Beamten in Gestalt einer großartigen Abschiedsfeier bereitet wurde, der beste Beweis.

Die Adresse, die sie ihm bei dieser Ehrung überreichten, wird im Reichspostmuseum aufbewahrt und ist Stephan bis an sein Lebensende besonders lieb gewesen nebst dem silbernen Becher Hanauer Arbeit, welchen sie ihm stifteten. Die Antwort Stephans spiegelt deutlich die Gefühle wieder, die ihn während jenes Ablösungsverfahrens gegen Thurn und Taxissche Beamte beseelt hatten. „Wenn ich einen Dank entgegennehmen darf, so kann ich darüber doch nur, wie wir in unserer Geschäftssprache sagen, per procuram quittieren. Denn Ihnen, meine Herren, gebührt durch die Unterstützung, die Sie mir gewährt, und durch die Freundschaft, die Sie mir erwiesen, der erheblichste Teil davon. Als Einzelner vermag der Mensch wenig, wie es schon in jenem mittelalterlichen Kernspruch heißt: ‚Ohne Gott und Gunst ist alle Kunst ganz umsunst!‘ Im Laufe des verstrichenen Jahres habe ich zu Ihnen bei ernsten und bedeutenden Vorgängen zu reden öfter Veranlassung gehabt. Eine so schöne Veranlassung wie heute, wo Sie so zahlreich sich versammelt haben, um dem scheidenden Freunde Ihre Liebe zu bezeigen, aber niemals. Bis vor kurzem vereinigte mich mit den meisten unter Ihnen noch das Band der Pflicht. Aber, meine Herren! es ist doch weislich eingerichtet, daß der Mensch nicht nur aus Pflichten und Rechten besteht, als sei er gewissermaßen nur ein Wesen, an dem das römische Recht seine Sätze zu probieren habe: sondern daß der Herrgott uns zu dem Drama des Lebens auch das kleine musikalische Instrument, das man Herz nennt, verliehen hat, und das mehr als das reichbesaitetste Orchester den ernsten Text des Daseins mit der Fülle seiner Harmonie idealisiert. — Ja, meine Herren, heute hat das Herz den Generalmarsch ge-

schlagen zum letzten Appell, und so mächtige Impulse mich auch in die Heimat führen, so scheide ich doch schwer und mit Wehmut von Ihnen, die wir als gute Kameraden eine volle Campagne zusammen mitgemacht und manche Schlacht der Arbeit und Intelligenz geschlagen haben. Wenn ich mit einiger Befriedigung auf diese Zeit zurückblicken darf, so ist es, weil ich wenigstens bemüht gewesen bin, im Sinne jenes Staatsmannes der alten Republik zu streben, der in seiner letzten Stunde sagen konnte: was mir den schönsten Trost gewährt, ist, daß keiner unserer Bürger durch mich veranlaßt worden ist, sein Haupt in den Mantel zu hüllen." —

In dem Nachlaß des verewigten Staatssekretärs von Stephan finden sich zahlreiche Briefe aus jenen Tagen, die beweisen, in wie hohem Ansehen er bei den Taxianern gestanden hat. „Die Befriedigung, mit der Sie auf den eben zu Ende gehenden Zeitraum zurückblicken können" — schrieb ihm ein verabschiedeter Taxisscher Oberbeamter zu Neujahr 1868 — „wird durch die Überzeugung erhöht werden, daß Sie durch Ihre ausgezeichnete dienstliche Wirksamkeit, die die Interessen Ihres Landes mit den Grundsätzen der Humanität in einer alle Gemüter gewinnenden Weise so glücklich zu vereinigen wußte, sich in der Geschichte des deutschen Postwesens und in den Herzen der letzten Taxisschen Postbeamten ein bleibendes Denkmal gesetzt und wie auf die stete Dankbarkeit der Letzten, so auch auf den Segen des Himmels den gegründetsten Anspruch erworben haben." — „Für das Wohl der einzelnen Beamten ein warmes Herz zu haben, das ist das Andenken, das Sie hier hinterlassen," bemerkt ein anderer; ein dritter hebt hervor, daß er das glückliche Ergebnis seiner Pensionierung lediglich dem Edelmut Stephans zuzuschreiben habe; und Stephans Ernennung zum Generalpostdirektor im Jahre 1870 wird von ehemals Taxisschen Beamten „um so freudiger begrüßt, als sie in den schwierigen Zeiten des Übergangs besondere Veranlassung gehabt haben, ihren jetzigen Chef zu verehren und hoch zu halten".

Gewiß bleibt dem Hause Taxis für immer — wie

der spätere Generalpostmeister v. Stephan bei der Einweihungsfeier des Frankfurter Reichspostgebäudes 1895 rühmend hervorhob — das Verdienst, daß es inmitten eines mosaikartigen Staatengefüges lange Zeit hindurch eine Einheit gebildet und es verstanden hatte, sie unter oft schwierigen Umständen und selbst bei Erschütterungen der Staats- und Rechtsverhältnisse Altdeutschlands zu behaupten. Aber während die Taxisschen Posten früher thatsächlich den Verkehr erleichtert hatten, war diese Bedeutung schon lange weggefallen; zuletzt waren sie aus Mangel an Fortschritt ein Hemmnis in der postalischen Entwicklung Deutschlands gewesen.

Eine freie Aussicht eröffnete sich nun zur Gestaltung einer einheitlichen Verkehrsanstalt — auch Sachsen hatte nach dem Frieden die Ausübung der Telegraphie Preußen überlassen —, der lang ersehnten Kaiserlich deutschen Reichspost.

IV.

Generalpostdirektor des Norddeutschen Bundes — die Postkarte.

Am 1. Juli 1867 trat der Norddeutsche Bund ins Leben. Nach Artikel 48 der Bundesverfassung sollte das Post- und Telegraphenwesen im ganzen Bundesgebiet als einheitliche Verkehrsanstalt verwaltet werden. Oberster Chef der Post und Telegraphie war nach der Verfassung der Bundeskanzler, Graf v. Bismarck. Das preußische Generalpostamt wurde umgewandelt in das Postamt des Norddeutschen Bundes und als eine Abteilung des Bundeskanzleramts eingerichtet, an dessen Spitze der Staatsminister Dr. Delbrück stand. Alle Verschiedenheiten, die im Posttarif innerhalb der einzelnen deutschen Staaten, selbst der kleinen, noch bestanden hatten, wurden durch das Postgesetz mit einem Schlage beseitigt. Danach wurde für das gesamte Bundesgebiet das einheitliche Briefgeld von 1 Sgr. (3 Kreuzern) für den einfachen freigemachten Brief, sowie ein einheitlicher Satz für den Paket- und

Geldverkehr und für den Zeitungsbetrieb vom 1. Januar 1868 ab eingeführt.

Postverträge mit Bayern, Württemberg und Baden, Österreich-Ungarn und Luxemburg führten mit diesen Ländern einheitliche Postbeziehungen herbei. Für 1 Sgr. konnte man jetzt schon einen Brief durch ganz Deutschland schicken, und das war die erste Brücke, die von Norddeutschland über den Main geschlagen wurde. Ermäßigung des Briefgeldes und somit Erleichterung des Verkehrs brachten auch weiter die Verträge, die durch den Geheimen Oberpostrat Stephan, der damals die Geschäfte der Auslandsabteilung im Generalpostamt leitete, mit Norwegen, der Schweiz, Belgien, Rumänien, mit den Niederlanden, mit Italien, Schweden und Großbritannien abgeschlossen wurden. Auch die Verhandlungen mit den Bevollmächtigten der verschiedenen Staaten hatten in Stephans Hand gelegen. Sie entsprechen nach Geist und Fassung den Verträgen, die in den Jahren 1863 und 1864 zwischen Preußen einerseits und Belgien, den Niederlanden, Spanien und Portugal andererseits nach den Entwürfen Stephans und unter seiner persönlichen Mitwirkung zu stande gekommen waren.

Auf dem Gebiete der inneren Verwaltung wurde vom Generalpostamt gleichzeitig die durch die Verfassung gebotene Verschmelzung des preußischen, sächsischen, mecklenburgischen, oldenburgischen, braunschweigischen, bremischen, hamburgischen und lübeckischen Postwesens zu einer Verwaltungs- und Betriebseinheit eifrig gefördert. Da um diese Zeit die Arbeiten noch nicht abgeschlossen waren, die durch das völlige Aufgehen des hannoverschen, schleswig-holsteinischen und Thurn und Taxisschen Postwesens in der preußischen Postverwaltung verursacht wurden, da ferner die Lage der Dinge große Ansprüche an die Wirksamkeit auf gesetzgeberischem, wie auf internationalem Gebiete stellte, so wird man sich, wie es in der Jubiläumsschrift „Unter dem Zeichen des Verkehrs“ heißt, ein Bild machen können von der Gärung, die in der Verwaltung herrschte. Das Gesamtgebiet der norddeutschen Post erstreckte sich damals schon über 7539 Geviertmeilen und

zählte fast $30^{1}/_{2}$ Millionen Einwohner. Es besaß über 4500 Postanstalten, wirtschaftete freilich noch höchst unbeständig, indem in manchen Jahren hohe Überschüsse erzielt wurden, in andern dagegen wieder Fehlbeträge zu decken waren.

In dieser kritischen Zeit, im April 1870, reichte der Generalpostdirektor von Philipsborn seinen Abschied ein. Am 26. April 1870 wurde zu seinem Nachfolger der Geheime Oberpostrat Heinrich Stephan ernannt. Diese Beförderung kam ihm selbst ganz unerwartet. Er war eben 39 Jahre alt, stand also in einem Alter, in dem der preußische Beamte gewöhnlich sich erst anschickt, die höheren Sprossen der hierarchischen Leiter zu erklimmen.

Der Altersstufe nach war Stephan erst der fünfte von den Räten, die für dieses verantwortungsvolle Amt in Frage kommen konnten. Unter Hintansetzung ängstlicher Rücksichtnahme auf die Reihenfolge des Dienstalters wurde somit einer der jüngeren Räte des Postressorts an die Spitze der Norddeutschen Post gesetzt.

Bismarck selbst hatte dem König die Ernennung Stephans zum Generalpostmeister des Norddeutschen Bundes empfohlen: „Mit einer nicht gewöhnlichen Bildung, die er sich während seiner Laufbahn im Postdienste selbst angeeignet hat, und mit einer vollständigen Kenntnis der einzelnen Zweige der Postverwaltung verbindet er die geistige Frische, die für den Leiter einer mitten in der Entwicklung des Verkehrslebens stehenden Verwaltung unentbehrlich ist, und die persönliche Gewandtheit, deren der Generalpostdirektor des Bundes für die Beziehungen zu den Behörden der einzelnen Bundesstaaten bedarf.“

Der neue Generalpostdirektor hatte sich, ohne den Vorteil höherer Geburt oder fördernder Familienbeziehungen zu haben, lediglich aus eigener Kraft auf die höchste Stufe der von ihm gewählten Laufbahn buchstäblich emporgearbeitet. Schon ehe er in das Amt des Generalpostmeisters berufen wurde, hatte er sich um die Hebung des Postwesens verdient gemacht. Er wurde eben etwas, weil er etwas war. Und das neue Deutsche Reich hat gerade in ihm zur Lösung all der friedlichen Aufgaben,

welche seiner auf den verschiedenen Gebieten des Verkehrswesens harrten, den rechten Mann an der rechten Stelle vorgefunden.

Wenige Wochen, nachdem Stephan sein Amt als Generalpostdirektor des Norddeutschen Bundes angetreten hatte, brach der Krieg mit Frankreich aus. Dieses Ereignis gab Stephan Gelegenheit, einen Lieblingsgedanken, die Einführung der Postkarte, zu verwirklichen. Die Postkarte ist die eigenste Erfindung Stephans; schon im Oktober 1865 hatte er als Geheimer Postrat dem preußischen Generalpostamte in einer Denkschrift die Einführung eines Postblattes vorgeschlagen, dann Ende des Jahres 1865 auf einer Postkonferenz in Karlsruhe (Baden) denselben Gedanken vorgetragen, durch Zulassung von offenen Karten zur Postbeförderung die minder wichtigen schriftlichen Mitteilungen allen Ballastes zu entkleiden. Leider drang der Vorschlag damals nicht durch. Es verlohnt sich indes, den Entstehungsgang der Postkarte weiter zu verfolgen, da noch im Juni 1898 bei der Wiener Ausstellung von Ansichtskarten in der Eröffnungsrede die Österreicher einen anderen Mann, den Professor Hermann, als den Erfinder der Postkarte feierten.

Die Darlegungen Stephans auf dem fünften deutschen Postkongreß in Karlsruhe hatten nämlich das Interesse des österreichischen Sektionsrats Kolbensteiner, der hernach General-post- und Telegraphendirektor geworden ist, geweckt. Freiherr von Kolbensteiner, wie er später hieß, griff mit großer Begierde die Stephanschen Vorschläge auf; er erkannte sofort, daß durch ein solches Blatt Papier der Schriftwechsel außerordentlich erleichtert würde und der Postverkehr sich steigern müsse. Es bedurfte nur eines leisen Anstoßes, um die österreichische Postverwaltung zur Einführung des „Postblattes“ zu bewegen. Und diesen Anstoß bekam sie, aber erst 1869, durch einen Aufsatz, den der damalige Professor der Volkswissenschaft an der Militärakademie der Wiener Neustadt, Hermann, in der „Neuen Presse“ veröffentlichte. Die österreichische Postverwaltung zögerte nun nicht mehr, und am 1. Oktober 1869 wurde die Korrespondenzkarte eine postalische Ein-

richtung Österreichs. Sie war die Erfüllung des Stephanschen Vorschlages. Diese Karten fanden in Österreich von vornherein großen Beifall, wozu sicher beitrug, daß Österreich die Karten zu dem ermäßigten Satze von zwei Kreuzern beförderte. Erst als Stephan selber an leitende Stelle berufen war, konnte auch er im norddeutschen Postgebiet seinen Plan verwirklichen; und als Korrespondenzkarte feierte die heutige Postkarte am 25. Juni 1870 das Fest ihrer Entstehung, gerade zeitig genug, um gleich darauf als Feldpostkarte im Kriege den Soldaten und ihren Angehörigen große Dienste zu leisten.

In Deutschland sah man den hauptsächlichsten Nutzen, den die „Postkarte", wie die „Korrespondenzkarte" vom März 1872 ab hieß, ihrem Absender bringen würde, in der Zeitersparnis. Auf einer Postkarte ließ sich das Gewünschte in knappester Ausdrucksweise ohne all die Umstände hinschreiben, die das Briefschreiben mit seinen unnützen und schwerfälligen Redewendungen und Floskeln verursacht. Darum behielt man in Deutschland zunächst auch für die Postkarte das Briefporto von 1 Sgr. bei.

Obwohl in Berlin am ersten Tage allein 45468 Stück „Korrespondenzkarten" abgesetzt wurden, so wurde doch die Einrichtung der Postkarte zunächst gar nicht einmal mit großem Beifall aufgenommen. Die sehnlichsten Wünsche jener Zeit gingen auf Verminderung des Portos und auf die Aufhebung der 1/2 Groschenzone für den geschäftlichen Verkehr. Erst die Feldpostkarte brachte fühlbare Erleichterung und Bequemlichkeit. Sie wurde im Kriege, wie ihr Aufdruck sagte, unentgeltlich befördert. Sie kehrte sich nicht an Zonen, und ihre Verwendung gestaltete sich nach jeder Richtung hin bequem und leicht. Die Zweckmäßigkeit der Postkarte bewährte sich während des Krieges glänzend. Die Vereinfachung des schriftlichen Verkehrs, die in dieser Erfindung lag, gestattete es jedem Krieger, selbst dem verwundeten oder erkrankten, eigenhändig aus seinem mitteilungsbedürftigen Herzen einige beruhigende Zeilen an die Seinen zu richten. Von den Feldpostkarten wurden bis Ende Dezember 1870 rund

10 Millionen zwischen der Heimat und dem Heere ausgetauscht.

Nach dem Kriege wurde nun auch das 1/2 Groschenporto für die Postkarte im ganzen Deutschen Reich und auf das deutsch-österreichische Postgebiet zugestanden. Nun entsprach sie schon mehr dem Grundcharakter der Gegenwart, welche von den Verkehrsmitteln möglichste Raschheit, Billigkeit und Kürze verlangt.

In kurzer Zeit wurde die Postkarte Gemeingut aller Völker der Erde. Welche Bedeutung sie im wirtschaftlichen Leben der Staaten spielt, das mag man aus der Zahl ihrer Verbreitung beurteilen. Die deutsche Post allein befördert alljährlich über 476 Millionen Postkarten; der jährliche Weltverbrauch beläuft sich auf Milliarden.

Die Gegner, welche die Postkarte heute noch hat, sind zu zählen. Es sind diejenigen, welche das Mißtrauen auf ihre eigenen stilistischen, orthographischen und kalligraphischen Leistungen dauernd von dem Gebrauch der Postkarte zurückschreckt, oder solche, die in jeder unbedeutenden häuslichen oder persönlichen Angelegenheit ein Staatsgeheimnis sehen und es der Öffentlichkeit nicht darbieten wollen. Indes diese Furcht vor der Öffentlichkeit ist immer mehr geschwunden, sobald man sich überzeugte, daß die Postbeamten viel zu viel zu thun haben, als daß es ihnen einfallen könnte, in eine Postkarte einen ungebetenen Blick zu thun. Wenn irgendwo das Briefgeheimnis verletzt wird, dann giebt es in dieser Hinsicht unter den eigenen Hausgenossen, Dienstboten u. s. w. eher Übelthäter.

Die Einführung der Postkarte hat unser geistiges und sociales Leben unzweifelhaft beeinflußt. Die Zeit des empfindsamen Briefes, die so lange gedauert hat, war damit zu Ende. Brief von „brevis“ sollte schon etwas sein, in dem kurz die Gedanken zum Ausdruck kamen; dieses Kurze wurde mit der Postkarte noch mehr verkürzt. Die Kunst des Briefschreibens hat einen anderen Schwerpunkt und eine andere Richtung bekommen. Knappheit, Klarheit und Bestimmtheit des Ausdrucks ist heute ihr erstes Erfordernis, während gedrechselte und zierliche

Wendungen und Gefühlsergüsse völlig in den Hintergrund treten. Auch der Telegraph drängt nach Kürze und hat gleichfalls dazu beigetragen, daß der Wust leerer Förmlichkeiten, die früher sich im Briefstil so breit machten und ihn beschwerten, verschwunden ist.

V.

Die Feldpost.

Das große Organisationswerk, das die verkehrspolitische Vereinigung der verschiedenen Landespost- und Telegraphenverwaltungen des Norddeutschen Bundes erst zu einem Bundespostwesen mit einheitlichem Dienstbetrieb zusammenschweißen sollte, erfuhr durch den Ausbruch des deutsch-französischen Krieges eine jähe Unterbrechung. Der Krieg stellte die Bundespostverwaltung vor Aufgaben von bisher nicht gekanntem Umfange. Es galt, durch die Feldpost die Verbindung des Volkes in Waffen mit der Heimat aufrecht zu erhalten.

Die Anfänge des modernen Feldpostwesens finden sich in der Mitte des 17. Jahrhunderts in dem französischen, am Oberrhein kämpfenden Heere. Hier wurden an bestimmten Tagen von den Soldaten Briefe angenommen, die nach rückwärts in benachbarte französische Postämter gesandt, dort gesichtet und weiter befördert wurden. Doch war bei den damaligen Verkehrsverhältnissen die Besorgung höchst unsicher, und Briefe, welche überhaupt ankamen, brauchten fast immer mehrere Monate. Das erste preußische Feldpostamt wurde 1726 im vorpommerschen Kriege errichtet. Friedrich der Große legte jedoch erst den Grund zu den Feldposteinrichtungen in ihrer heutigen Gestalt. Von den Feldposteinrichtungen im 7jährigen Kriege giebt ein Befehl aus dem Hauptquartier des Herzogs Ferdinand von Braunschweig, als dessen Truppen an der Lahn operierten, ein interessantes Beispiel. Dieses Schriftstück befindet sich nach einem eigenhändigen Vermerk Stephans in dem Exemplar des amtlichen Berichts „Die Norddeutsche Feldpost während des Krieges mit Frankreich 1870/71“, das die Kgl. Bibliothek

in Berlin besitzt, bei den noch erhaltenen Feldpostakten von 1759 und ist in diesem amtlichen Berichte wiedergegeben. Es lautet:

„Des Herzogs Durchlaucht haben mir befohlen, Euer Wohlgeboren zu schreiben, daß Sie eine Schildwache an den Ort placiren möchte, wo die Brücke gestanden. Der Major von Schlieffen erhält Ordre, ein Gleiches von seiner Seite zu thun. Dieses dient dazu, daß die Briefe, so zwischen des Herzogs Durchlaucht und dem General Wutginau oder dem Major von Schlieffen gewechselt werden, geschwinder an Ort und Stelle kommen können, und nicht nöthig haben, die Brücke von Wolfshausen zu passiren. Die gegenseitigen Schildwachen werfen sich die Briefe einander über die Lahne zu. Sie müssen an solche einen Stein binden, den Brief vorherd allemal wohl einwickeln, damit, wenn solcher bei dem jetzigen schlimmen Wetter im Dreck fallen sollte, derselbe nicht mouilliret werden möge. Euer Wohlgeboren werden zu denen Schildwachen, die vor ihre Mühe bezahlet werden sollen, adroite Leute aussuchen, damit nicht etwa durch ungeschickte Leute die Briefe ins Wasser geworfen werden möchten. Sobald auf solche Art ein Brief von der einen Seite der Lahn zur anderen gebracht oder vielmehr geworfen wird, muß selbiger von Rüttershausen ab allemal sofort durch einen Expressen anhero gesendet werden.

Krofdorff, den 31. Dezember 1759.

(gez.) Westphalen."

Für die Einrichtung der Feldposten im deutsch-französischen Krieg standen dem neuernannten Generalpostdirektor des Norddeutschen Bundes allerdings einige Erfahrungen aus dem Kriege 1866 zur Seite, aber bei der gewaltigen Massenentfaltung des Norddeutschen Bundesheeres war doch die Aufgabe, die es hier zu lösen galt, und zwar mit verhältnismäßig geringen Hilfsmitteln, bei weitem schwieriger als im deutsch-österreichischen Kriege. Daß die Lösung trotzdem so gut gelang, legt ein Zeugnis dafür ab, welch gewaltiges Organisationstalent Stephan besaß.

Die deutsche Feldpost besitzt keine besondere Friedensorganisation als Unterlage, sie hat keine festen Stämme, die im Kriegsfalle nur ergänzt und verstärkt zu werden brauchen, um kriegsbereit zu sein; diese Einheiten müssen vielmehr erst bei jeder Mobilmachung neu gebildet werden. Mit ihren Ausrüstungen ist freilich die Feldpost stets, wie das Heer, kriegsbereit; sie hat auch ihren besonderen Kriegsplan, nach dem die Stellen schon im Frieden verteilt werden; aber ihre Mannschaften, Unterbeamten und Beamten sind im Frieden noch nicht gegliedert, sondern sie treten im Kriegsfalle erst zu Feldpostverbänden zusammen. Auch alle sonstigen Einrichtungen sind von der Landespostverwaltung so vollständig getroffen, daß im Falle der Mobilmachung die Entwicklung der Feldpostanstalten jederzeit mit der nötigen Schnelligkeit erfolgen kann.

Planmäßig sollte 1870 die deutsche Feldpost erst 14 Tage nach der Kriegserklärung kriegsbereit sein; ihre Mobilmachung war aber schon am neunten Tag vollendet, und am zehnten (24. Juli) standen an den verschiedenen Mobilmachungsorten zusammen 60 Feldpostanstalten mit 270 Beamten, 180 Unterbeamten, 268 Postillonen, 795 Pferden und 172 Fahrzeugen zum Abmarsch bereit. Die mobilen Feldpostanstalten stehen in allen technischen Beziehungen unter der Landespostverwaltung, welche den gesamten Feldpostbetrieb leitet; in ihrer Eigenschaft als Militärbehörde sind sie jedoch den Truppenbefehlshabern untergeordnet. Freilich gab es beim Beginn der Kriegsoperationen einige Schwierigkeiten, weil die Heeresverwaltung fast alle Pferde und Fuhrwerke für ihre Zwecke in Beschlag genommen hatte und der ihr obliegenden Verpflichtung zur Stellung der Fuhrwerke unter den Umständen nicht nachkommen konnte. Indes durch persönliches Eingreifen brachte Stephan die Feldpost sofort in Bewegung; er ließ aus der Heimat Mannschaften, Pferde und Fuhrwerke herbeischaffen, und Mitte August waren schon Feldpostkurse genug vorhanden, um den vorwärts marschierenden Truppen Postsachen zuzuführen.

Pulver und Blei, Brot und Briefe sind nun einmal

die Hauptgegenstände, die der Soldat im Felde notwendig braucht. Einschließlich der Landwehr und Ersatztruppen war über eine Million deutscher Streiter gegen Frankreich aufgeboten, und der größte Teil von ihnen suchte natürlich brieflichen Verkehr mit der Heimat zu unterhalten.

Die Franzosen hatten so gut wie gar keine Feldposteinrichtungen; die französischen Soldaten blieben seit dem Ausrücken aus der Heimat ohne Nachricht von den Ihrigen; und das hat zu ihrer Niedergeschlagenheit und Entmutigung nach den ersten Niederlagen nicht wenig beigetragen. Wie klang dagegen der Freudenruf unserer Bataillone, wenn die Feldpostwagen angerückt kamen!

So heißt es in einem Liede, welches das Poststammbuch enthält, eine Sammlung von Liedern und Aussprüchen aus alter und neuer Zeit, die das Postwesen berühren:

Der ganze Tabak ist zu End',
Keine einzige Cigarre brennt,
Hurra! da kommt der Postillon;
Hat ihm schon!
Ein Posthorn in der Ferne,
Das hört das Ohr so gerne
Im Sommermorgen früh.
Ein Feldpostbrief, vierpfündig,
Der spricht zum Auge bündig
Und ist auch Poesie —

Selbst auf Gefechtsfeldern oder in deren unmittelbarer Nähe, bei den Verbandsplätzen, schlugen die deutschen Feldpostanstalten ihre fliegenden Bureaus auf, sammelten Briefe ein und schrieben für die Verwundeten Postkarten. „Am Tage nach der Schlacht von Gravelotte, am 19. August früh, hatte ich," so erzählt ein alter Offizier, „viel zu thun, um östlich beim Dorfe Gravelotte das 2. Bataillon des Grenadierregiments König Friedrich Wilhelm IV. (1. Pommersches) Nr. 2 wieder zu ordnen, die Lücken festzustellen, die Ausrüstung zu ergänzen. Als ich so thätig war, kam ein jugendlicher Beamter der Feldpost zu Pferde im Galopp herangesprengt und parierte bei mir das Pferd. Es fiel mir gleich auf, daß an seinem Sattel

ein großer Leinensack befestigt war, während über der Schulter eine Ledertasche hing. Der Beamte redete mich etwa so an: ‚Herr Oberstlieutenant, wäre es wohl möglich, den Dienst einige Augenblicke zu unterbrechen. Die Postsachen in meinem Sacke gehen sofort direkt in die Heimat, Postkarten und Bleistifte habe ich bei mir. Wenn die Pommern kurze Zeit schreiben dürften, etwa: genaue Adresse, dann „gesund" und Vor- und Zunamen, so könnten diese Nachrichten in die Heimat gehen.' Ich ließ sogleich die Gewehre zusammensetzen und wegtreten. Schnell waren viele Postkarten verteilt, mit kurzer Nachricht beschrieben und in den Sack des Beamten gesteckt. Dieser sagte mir Dank und ritt gewandt und schnell zu einem anderen Bataillon. Die guten Pommern aber thaten nun ihren Dienst in dem freudigen Gefühle weiter, daß die Lieben in der Heimat bald großer Sorge enthoben sein würden." Auch auf anderen Schlachtfeldern hatten die Feldposten fliegende Postämter aufgeschlagen, haben Briefe eingesammelt und für Verwundete das Schreiben von Korrespondenzkarten besorgt, und wohl keine ihrer Dienstleistungen ist von den Truppen dankbarer anerkannt worden als diese. Allein vom Schlachtfelde bei Gravelotte wurden vom Feldpostamte des XII. Armeecorps, welches von morgens 3 Uhr ab in Roncourt inmitten des Schlachtfeldes biwakiert und von dort die Briefe und Karten gesammelt hatte, acht große Briefsäcke nach der Heimat abgesandt. Selbst zu den in Gefechtsstellungen stehenden Truppen sandten die Feldpostämter Feldpostillone hinaus, und stets kehrten diese mit gefüllten Briefsäcken zurück. Wo nur ein Postwagen an der Landstraße sich zeigte, wurde er von marschierenden und biwakierenden Truppen als Briefablage benutzt. Die Aufgaben, die an die Feldpost während des Krieges gestellt wurden, waren also ganz gewaltig. Die im Fluge durch die ganze Welt eilenden Botschaften von den glänzenden Siegen der deutschen Waffen riefen im Vaterlande eine unglaubliche Begeisterung, zugleich aber auch ein fieberhaftes Verlangen nach schneller Nachrichtenvermittlung hervor. Die Telegraphie beförderte nur Staatsdienstdepeschen, die Ansprüche



des Publikums richteten sich also an die Post allein, und man vergegenwärtigte sich dabei vielfach weder die Weite der Entfernungen, noch die Größe der in schnellster Bewegung befindlichen Truppenzahl, noch überhaupt die Verhältnisse dieses mächtigen Krieges und seiner Erfordernisse. Das Generalpostamt wirkte so viel als möglich durch Bekanntmachungen aufklärend und beruhigend ein; zugleich begannen die Verhältnisse eine festere Gestalt anzunehmen, und es gelang den unablässigen Bemühungen, ein geordneteres System von Verbindungen herzustellen, welches sämtlichen Orten des Vaterlandes bis auf das kleinste Dorf herab einen gesicherten, meist täglichen Briefverkehr mit allen Teilen der weit in Frankreich vorgedrungenen Herre verschaffte und, einmal in regelmäßige Thätigkeit gesetzt, in der ganzen Folgezeit auch unter den schwierigsten Verhältnissen niemals versagte.

Daß es Feindesland war, in der die Feldpost ihrem schwierigen Dienste oblag, hat sie mehrfach erfahren; sie ist verschiedentlich Angriffen ausgesetzt gewesen, und es sind auch Fälle vorgekommen, wo durch die feindliche Übermacht Postplünderungen verübt worden sind; aber bei den meisten Überfällen ist es doch der Umsicht und Unerschrockenheit der Begleiter, von dem ein Teil Verwundungen erhielt, gelungen, die Feldposten in Sicherheit zu bringen. Die Benutzung der Posteinrichtungen für das Interesse des Heeres und seiner Angehörigen ist durch Gewährung von Gebührenfreiheit soweit irgend möglich erleichtert worden. Alle Feldpostbriefe, Karten, Zeitungen und Geldbriefe wurden frei befördert; den verwundeten und im Felde erkrankten Kriegern wurde bei ihren Reisen nach den oder aus den heimatlichen Lazaretten freie Fahrt auf allen Posten gewährt. Die gleiche Vergünstigung wurde den im Dienste der freiwilligen Krankenpflege verwundeten Personen zugestanden.

Vollständige Portofreiheit genossen auch die in Kriegsgefangenschaft befindlichen Franzosen, wenn deren Briefschaften durch Vermittelung der deutschen Militärbehörden mit dem Dienstsiegel oder Dienststempel verschlossen zur Post geliefert wurden. Da die

Zahl der französischen Kriegsgefangenen nach und nach bis auf 400 000 stieg, so war die Mehrarbeit, welche durch die Vermittlung ihres umfangreichen Briefwechsels und Geldverkehrs der deutschen Postverwaltung erwuchs, recht erheblich. Millionen Briefe sowohl an die Kriegsgefangenen, als von ihnen hat die deutsche Post pünktlich besorgt. Daß sie damit den französischen Kriegsgefangenen und deren Angehörigen in der Heimat das Los sehr erleichterte, ist klar; und man darf behaupten, daß in keinem Kriege vordem das Schicksal der Gefangenen durch eine Staatsanstalt des Siegers in gleicher Weise gemildert worden ist. Daß die Feldpost in jenem großen Kriege im höchsten Maße den Anforderungen gerecht geworden ist, das hat ihr Organisator, der Generalpostdirektor des Norddeutschen Bundes, der auch für die süddeutschen Staaten den Feldpostdienst leitete, ermöglicht.

Welchen Umfang der Feldpostdienst in Frankreich angenommen hatte, dafür mögen die Zahlen des amtlichen Berichts über die Thätigkeit der norddeutschen Feldpost in den Jahren 1870/71 sprechen. Für die 15 Armeekorps und die sonstigen selbständigen Truppenkörper waren Mitte Februar 1871 77 Feldpostanstalten und 136 Feldpostrelais in Thätigkeit, bei denen insgesamt 1826 Beamte und Unterbeamte verwendet wurden. Die deutschen Postkurse waren 5100 Kilometer lang und erstreckten sich über einen Raum von 280 000 Geviertkilometer: im Westen bis Tours, Le Mans und Alençon, im Norden bis Yvetot, Dieppe und Eu, im Süden bis Poligny.

Gegen 90 Millionen Briefe und Postkarten, sowie nahezu 2 1/2 Millionen Zeitungen, ferner gegen 60 Mill. Thaler an barem Gelde und beinahe 2 Millionen Pakete hat die deutsche Feldpost vom Beginn des Krieges bis zum 31. März 1871 befördert. Fürwahr, eine erstaunliche Leistung, wenn man sich die großen Entfernungen, die Schwierigkeiten vergegenwärtigt, die der Transport auf zerfahrenen, aufgeweichten oder verschneiten Wegen, über steile Gebirgspfade, durch unwirtliche Wälder inmitten einer feindlichen Bevölkerung machte!

Diese Thaten der deutschen Feldpost sind auch von der Volksvertretung gebührend gewürdigt worden. In der Reichstagssitzung am 22. April 1871 gedachte der Abg. Bamberger der deutschen Feldpost und schloß mit den von lebhafter Zustimmung des Hauses begleiteten Worten:

„Wenn irgend einer der Geschäftszweige, die sich in diesem Kriege mit Ruhm bedeckt haben — und das will viel heißen — unsere Anerkennung verdient, so ist es die Postbehörde, so ist es der Mann, der an der Spitze dieser Behörde steht, der Unerreichtes und vielleicht Unerreichbares geleistet hat in diesem Punkte. Man muß, wie ja viele meiner anwesenden Kollegen, in Frankreich gewesen sein; man muß, wie ich, eine Nacht in einem Feldpostbureau zugebracht haben, wo kein Stuhl vorhanden war, kein Platz, wo ein Mann sich ausdehnen konnte, wo die Beamten stehend zwischen ihren Paketen die Nacht verbrachten; man muß es erlebt haben, wie jedes einzelne Paket, jeder Brief seinen Mann an drei, vier, zehn verschiedenen Orten aufsuchte; man muß die Liebesgaben gesehen haben, wie z. B. eine Mutter zehnmal hintereinander ihrem Sohn, damit er keinen Hunger litte, Zwieback schickte mit Schinkenstückchen dazwischen, und alles das in Form von Feldpostbriefen, und daß die Post in ihrer unerschöpflichen Gutmütigkeit dergleichen Dinge, obwohl sie sie genau kannte, immer unbeanstandet durchließ: ich sage, man muß diese und hundert andere Dinge kennen, um erfüllt zu sein von Bewunderung und Dank gegen die Postbehörde und mit dem vollsten Vertrauen, ihr die Weiterleitung dieser Dinge in die Hand zu legen."

Generalpostdirektor Stephan erwiderte hierauf: „Wenn ich mir erlaube, auf die für die Verwaltung so hochehrenden Worte, die ich soeben vernommen habe, etwas zu erwidern, so geschieht es nur deshalb, weil ich unmöglich auf mir selber diese Fülle des Dankes sitzen lassen kann. Es haben daran vor allen Dingen teil das königliche Kriegsministerium und die Militärbehörden, sodann das königliche Handelsministerium und besonders die Eisenbahnverwaltungen, ferner die Telegraphenverwaltung, insbesondere aber auch die süddeutschen Postverwaltungen,

die uns ihre Kräfte mit zur Verfügung gestellt haben. Und endlich nehme ich den Dank an für die große Zahl von Postbeamten, die, obwohl man uns so viele Köpfe für den Militärdienst genommen, daß man fast eine Infanteriebrigade daraus hätte machen können, so daß sich ihre Arbeiten verdoppelt haben, — doch herbeieilten, um der Ehre teilhaftig zu werden, in dieser großen Sache dem Vaterlande dienen zu können."

Als Gegenstück hierzu möge die französische Feldpost dienen, die aus 74 Beamten bestand, aber zu einer Thätigkeit überhaupt nicht gekommen zu sein scheint.

Stephans Verdiensten um die Feldpost wurde auch noch 25 Jahre später gedacht, indem ihn Kaiser Wilhelm II. 1896 bei der 25jährigen Gedenkfeier der Errichtung des neuen Deutschen Reichs durch ein allerhöchstes Handschreiben ehrte. Es lautet:

Bei der heutigen 25jährigen Wiederkehr des Tages der Kaiserproklamation zu Versailles gedenke Ich gerne der hervorragenden Verdienste, welche Sie sich in jener großen Zeit der Einigung der deutschen Stämme durch die mustergültige Organisation und Leitung der Feldpost und später des Reichspostverkehrs um Kaiser und Reich erworben haben. Als erneutes Zeichen Meiner dankbaren Anerkennung und Meines unveränderten Wohlwollens wollen Sie Meine beifolgende Büste entgegen nehmen.

Berlin, den 18. Januar 1896.

gez. Wilhelm (R.).

VI.

Deutsche Reichspost.

Die Wiederherstellung des Reichs war gelungen. Auf vier Grundpfeilern war es gegründet: auf der Einheit in der Gesetzgebung, in Heer und Flotte, im Münzwesen und in den Verkehrseinrichtungen. Die Einheit im Verkehrswesen stellte die „Kaiserlich deutsche Reichspost" her. Durch Hinzutritt der dem Reiche wieder

gewonnenen Reichslande Elsaß und Lothringen und später durch Übernahme des badischen Postwesens am 1. Januar 1872 hatte das Reichspostgebiet gegenüber dem bisherigen Umfang des Norddeutschen Bundes einen wesentlichen Zuwachs erfahren — es umfaßte nunmehr 445 221 Geviertkilometer mit 34 1/8 Millionen Einwohnern. Die künstlichen Schranken, welche stellenweise die Verkehrsbeziehungen der Staaten untereinander bisher noch gehemmt hatten, waren durch die Kaiserlich deutsche Reichspost beseitigt. Wenn auch den beiden süddeutschen Staaten Bayern und Württemberg eine gewisse Sonderstellung vorbehalten blieb, so hat diese erfreulicherweise die Fortbildung der gewonnenen Gliederung und die Einheit der ferneren Entwicklung nicht zu hemmen vermocht — nach außen hin trat die deutsche Reichspost einheitlich auf. Durch das Gesetz über das „Postwesen des Deutschen Reichs" vom 28. Oktober 1871 erhielt Deutschland zum erstenmal ein einheitliches Postrecht, welches, auf den Grundlagen der einschlägigen Gesetzgebung Preußens und des Norddeutschen Bundes beruhend, sich in der Anwendung wohl bewährt. hat Bei der vortrefflichen Ausgestaltung, die die preußische und die Post des Norddeutschen Bundes schon hatte, machte der Hinzutritt der neuen Länder keine besondere Schwierigkeit; sie brauchten nur dem Körper angegliedert zu werden, ohne daß dieser selbst irgendwie deshalb Umwandlungen zu erleiden hatte. Dank den Bemühungen des neuen Reichspostdirektors erhielt das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs eine Fassung, die dem deutschen Verkehrswesen im Vergleich zum norddeutschen Postgesetz eine freiere Entwicklung sicherte. Beseitigt wurde das Postregal aus dem Personenverkehr — der freie Fuhrbetrieb, die Omnibusverbindungen nahmen daraufhin großen Aufschwung —; freigegeben wurde die Beförderung politischer Blätter, welche nicht öfter als wöchentlich einmal erscheinen, und vom Postzwang befreit der Vertrieb der öfter erscheinenden Zeitungen innerhalb des zweimeiligen Umkreises ihres Erscheinungsortes u. s. w. Die Vorrechte der Post, ihr rechtliches Verhältnis zum Publikum, das

Posttaxwesen u. s. w. wurden gleichfalls durch das Postgesetz geregelt.

Wie in der gesamten nationalen Entwicklung, so hatte der Friede nach dem siegreichen Kriege auch einen beispiellosen Aufschwung in allen Handels- und gewerblichen Thätigkeiten hervorgerufen; dadurch erhielten sämtliche Verkehrszweige Aufgaben von bisher unbekanntem Umfange zu lösen. Das galt auch vom Postverkehr in Deutschland, zumal nachdem durch das Gesetz vom 17. Mai 1873 die Posttaxen noch einheitlicher gestaltet wurden — denn 15 Gramm als Höchstgewicht des einfachen Briefes hatte schon das Postgesetz vom 28. Oktober 1871 bestimmt. Die wichtigste Änderung, die das neue Gesetz im Posttaxwesen brachte, war, daß der heute noch gültige billige Einheitssatz von 25 und 50 Pfennigen für Pakete bis zum Gewicht von 5 Kilogramm eingeführt und das Porto für Pakete im Gewichte über 5 Kilogramm bedeutend vereinfacht wurde. Vorher gab es in der Paketbeförderung für verschiedene Entfernungen auch verschiedene Portosätze. Jetzt, wo die Post ein „Zehnpfundpaket" für 50 Pf. durch ganz Deutschland von Memel bis an den Bodensee beförderte, wuchs der Paketverkehr ähnlich, wie nach Einführung der einheitlichen Brieftaxe die Briefzahl sich gewaltig vergrößert hatte. Die Verbilligung der Portotaxe kam in erster Linie dem Warenversand zu gute, indem nunmehr kleine Warenposten überall hin im Reichspostgebiet für 50 Pf. verschickt werden konnten; zahlreiche Wirtschaftsgebiete wurden dadurch einander näher gebracht, und vielen Waren, die ihr Absatzgebiet bisher nur in der engeren Umgegend ihres Entstehungsortes gehabt hatten, wurde nun ganz Deutschland als Markt erschlossen. Aus dieser Ausdehnung des Einheitsportos auf Pakete bis zum Gewicht von 5 Kilogramm konnte jedermann für seine Lebensführung Nutzen ziehen. Ob Städter, ob Landbewohner — wer das Geld dazu hatte, der konnte jetzt manche Gegenstände des Bedürfnisses, der Annehmlichkeit und des Luxus selbst aus den entferntesten Orten sich kommen lassen, er konnte sie sich unmittelbar von der Quelle verschaffen und so die Unkosten des teuren Zwischen-

handels sparen. Das wirtschaftliche Leben Deutschlands wurde durch diese Verbilligung der Paketbeförderung außerordentlich belebt. Auch dem geistigen Leben ist sie zu gute gekommen, indem die Wechselbeziehungen zwischen Familien, zwischen Männern geistiger Arbeit erleichtert und gefördert wurden. Vom 1. April 1878 ab wurde der Wirkungskreis des einheitlichen Paketportos auch auf Österreich-Ungarn ausgedehnt und damit seine wirtschaftliche Tragweite noch mehr vergrößert.

Stephans Scharfblick erkannte bald, daß die bisherige Gliederung, so vollkommen sie auch für die einfacheren Verhältnisse der Vergangenheit gewesen, unter dem neuen Zustand der Dinge doch etwas zu schwerfällig und kostspielig war. Möglichste Einfachheit und Einheit in der Behandlung der Postsachen mußte der leitende Gesichtspunkt sein; je weniger eine Umpackung und Auswechselung von Bescheinigungen nötig war, desto schneller, wohlfeiler, sicherer und mithin wohlthätiger wirkte die Anstalt. Stephan nahm nun mit aller Kraft den inneren Ausbau der Reichspost in Angriff. Erleichterung des Verkehrs war dabei die Losung. Durch Umgestaltung und Verdichtung des Postnetzes, durch Vermehrung der Benutzungsgelegenheiten, durch Vereinfachung der Benutzungsformen wurden große Verbesserungen erreicht. Die Posteinrichtungen mußten sicher arbeiten, wie eine Maschine, aber sie mußten auch wie eine Maschine ausgenutzt werden. Je mehr eine solche in Gebrauch genommen wird, desto besser macht sie sich bezahlt; je häufiger sie angewandt wird, desto niedriger die Selbstkosten; sie kann sogar immer in Bewegung bleiben, wenn für die Ware, die sie erzeugt, nur stets Absatz vorhanden ist. Die Einrichtungen der Post waren zugeschnitten auf die größtmögliche Leistungsfähigkeit, und diese mußten sie auch bethätigen.

Die Post ist eine Einrichtung, die nicht für einzelne Kreise, sondern für jedermann da ist. Um die Posteinrichtungen allgemein zugänglich zu machen und die Neigung zu ihrer Benutzung im Volke zu fördern, das schlummernde Verkehrsbedürfnis zu wecken, mußten die

Benutzungsgelegenheiten vermehrt und somit das Postnetz verdichtet werden. Das ganze Reichspostgebiet war bis 1870 in 31 Oberpostdirektionen eingeteilt, nach der Entstehung des Reiches wurde ihre Zahl auf 37 und nach der Vereinigung von Post und Telegraph vom 1. Januar 1897 ab auf 40 vermehrt — gegenwärtig sind es 41, weil neuerdings in Chemnitz eine Oberpostdirektion errichtet worden ist. Gegen Ende 1870 waren im Reichspostgebiet nur 4619 Postanstalten vorhanden, also eine auf 96,4 Geviertkilometer und auf 7435 Einwohner; jetzt beläuft sich ihre Zahl auf 29973, das macht eine auf 14,9 Geviertkilometer und auf 1481 Einwohner. Jede Stadt hatte Anfang der siebziger Jahre auch wohl schon ein Postamt, dagegen war das platte Land noch schlecht versorgt. Bis in die dreißiger Jahre unseres Jahrhunderts — in Staaten außerhalb Preußens noch später — mußte der Landbewohner seine Briefe oder sonstigen Sendungen selber von der Post holen, oder er mußte dazu die Gefälligkeit seiner Nachbarn, der Botenfrauen, des Kaufmanns, des Gastwirts, bei dem er in der Stadt einzukehren pflegte, in Anspruch nehmen und war sicherlich froh, wenn er auch nach tagelanger Verzögerung doch endlich seine Postsendung in Händen hatte. Die Postverwaltungen hielten damals ihre Aufgabe für gelöst, wenn sie Sendungen zwischen zwei Postorten beförderten und sie nur Empfängern übermittelten, die am Postorte selbst wohnten. Wer an einem Orte ohne Post seinen Wohnsitz hatte, wie fast alle Landbewohner, s. Z. also der größte Teil der Bevölkerung, entbehrte vollständig einer regelmäßigen und unmittelbaren Postverbindung.

Der erste Staat, der die Regelung des Landbriefbestelldienstes in die Hand nahm, war Frankreich. Dort wurde bereits 1829 ein auf das ganze Land ausgedehnter „Service rural“ eingerichtet. Dadurch wurde das wirtschaftliche Leben des platten Landes der Stadt mit einem Schlage näher gerückt. Es hat verhältnismäßig lange gedauert, ehe andere Länder diese großartige Maßregel, deren ungeheurer Nutzen auf der Hand lag, nachahmten; selbst Preußen, wo zu gleicher Zeit wie in Frankreich

wohl schon vereinzelt sogenannte Botenposten eingerichtet waren, folgte erst einige Jahre später. Für Preußen gebührt dem Generalpostmeister v. Nagler das Verdienst, zuerst in den Landbriefträgern eine wirkliche Landpost ins Leben gerufen und damit den Anstoß zur Erleichterung und Verbesserung des Verkehrs mit den Ortschaften ohne Postanstalten gegeben zu haben. Am 1. September 1824 gingen die beiden ersten Landpostfußboten, wie sie anfänglich genannt wurden, aus den Thoren Frankfurts a. d. Oder wöchentlich zweimal in die umliegenden Ortschaften, um Briefe zu bestellen und solche entgegenzunehmen. Sie erfreuten sich bald ganz ungeahnter Benutzung, und so wurde mit der Einstellung von Landbriefträgern fortgefahren, je nachdem die Kosten sich deckten. Darum entwickelte sich diese Einrichtung zwar verhältnismäßig langsam, die Postverwaltung schenkte aber doch den Verkehrsbedürfnissen des platten Landes weitere Aufmerksamkeit, und allmählich, wenn auch nicht mit der Plötzlichkeit wie in Frankreich, wo man mit einem Schlage Tausende von Landbriefträgern angestellt hatte, entstanden auch in Preußen Landposteinrichtungen, die schon in den fünfziger Jahren größeren Umfang angenommen hatten.

Je mehr das platte Land in unserm Wirtschaftsleben an Bedeutung gewann, desto mehr machte sich auch das Bedürfnis geltend, die bisherigen Einrichtungen, wenn sie auch ergänzt und verbessert worden waren, endlich einmal gründlich umzugestalten. Und das geschah 1871/72. In diesem Jahre wurden eine einheitliche Landbriefbestellung, die im norddeutschen Bundesgebiet teilweise schon bestand, für das gesamte Reichspostgebiet eingeführt, die Zahl der Landbriefträger um etwa 2000 vermehrt und zugleich, um eine Verkleinerung der Bestellbezirke und eine Verkürzung der von den Landbriefträgern zurückzulegenden Wege zu ermöglichen, 1441 Postagenturen eingerichtet, das sind kleinere Postanstalten, welche Postsendungen vermitteln wie die übrigen Postanstalten, aber in geschäftlicher Beziehung von dem nächsten Postamte abhängen und mit ihm, nicht mit der Generalpostkasse, abrechnen. Zugleich wurde am 1. Januar 1872 das Landbrief-

bestellgeld aufgehoben, wodurch der Postverwaltung zunächst eine Einnahme von 1 1/2 Millionen Mark verloren ging, ein Ausfall, der jedoch durch das Anschwellen des Landpostverkehrs reichlich wieder eingebracht worden ist. Obwohl diese Erleichterung den schon vorhandenen Strom von Postsendungen vom Lande aus und dahin mächtig anschwellen ließ — im Jahre 1880 betrug der Umfang des Landpostverkehrs bereits 250 Millionen Sendungen —, so blieben doch immer noch Ortschaften übrig, deren Verkehrsbedürfnis die Postagenturen noch nicht befriedigten. Und so wurden 1880 noch weitere Postanstalten auf die Landgebiete vorgeschoben, und zwar durch Errichtung der (12 000) Posthülfsstellen, das sind Postanstalten mit den einfachsten Geschäftsverhältnissen. Dadurch wurden wiederum vereinzelte Landstriche an das große deutsche Verkehrsnetz angeschlossen. Gab es nun immer noch Bevölkerungsschichten, für deren Verkehrsbedürfnis die Posthülfsstellen noch nicht bequem genug lagen, dann konnten diese ihren Bedarf an Freimarken u. s. w. durch die (6228) „amtlichen Verkaufsstellen für Postwertzeichen" decken, die an 5700 Orten ohne Postanstalt eingerichtet wurden; von letzteren giebt es heute nur noch gegen 20 000 im Deutschen Reiche. Wen die Post damit noch nicht findet, den muß sie durch die 25 457 Landbriefkasten und die Landbriefträger, deren Zahl stetig vermehrt worden ist, erreichen. Und man kann in der That behaupten, daß es heute keinen Winkel, wo eine Behausung steht, im Deutschen Reiche giebt, den die Post nicht in irgend einer Weise mit der Welt in Verbindung brächte. Auf den Bergesgipfeln, in der Ebene, in den Badeorten und im Dorfe, am Seestrande und im abgelegensten Thale ist die Post vertreten; ihre Angehörigen kommen überall hin. Heute giebt es im deutschen Reichspostgebiet gegen 30 000 Landbriefträger, welche an den 300 Tagen ihres Dienstes — Sonntags ruht ja die Doppelbestellung — Hunderte von Millionen Kilometer zurücklegen. Die Landbriefträger sind gewissermaßen fliegende Postanstalten; denn man kann bei ihnen Postanweisungen und Postaufträge, Depeschen, Zeitungsbestellungen u. s. w., ja leichtere Pakete u. dergl.

aufgeben, wie sie andererseits auch alles, was die Post überhaupt befördert: Briefe, Drucksachen, Zeitungen, Warenproben, dem Empfänger ins Haus bringen. Keine Unbilden der Witterung halten sie von ihren Gängen zurück; mag es regnen oder schneien, mögen Sturm oder Sonnenbrand den Landbriefträger die Wanderung erschweren; regelmäßig vollendet er dennoch sein Tagewerk. Es ist ein harter Dienst, der der Landbriefträger. Die Berghöhen, die die Boten Stephans in den Mietskasernen der großen Städten tagtäglich in dem fortwährenden treppauf, treppab ersteigen müssen — der Landbriefträger erklimmt sie in Wirklichkeit. Denn die Reisenden auf dem Brocken, auf der Schneekoppe, auf dem Teufelsberg, Feldberg u. s. w. sind nicht von den Wohlthaten dieser Neuerung ausgeschlossen worden. Nicht der Dünensand der Ostsee, noch die Moore und Geeste der Marschen hindern seinen Weg. Schneeschuhe, Schlittschuhe und neuerdings auch Fahrräder helfen ihm zweitweise den Dienst erleichtern. Ein Teil von ihnen ist, um den Paketverkehr des platten Landes zu heben und die Beförderung zu beschleunigen, mit Fuhrwerk ausgerüstet worden. Obwohl diese Landpostfahrten nach der großen Ausdehnung des Kleinbahnnetzes seit Inkrafttreten des preußischen Gesetzes vom 28. Juli 1892 stellenweise, da der Postverkehr der an den Kleinbahnen gelegenen Ortschaften nunmehr auf dem Schienenwege vermittelt wird, entbehrlich geworden sind, so ist doch die Zahl der Landpostfahrten dauernd gestiegen. Gegenwärtig giebt es im deutschen Reichspostgebiet mehr als 2360 solcher Landpostfahrten. Außerdem benutzt die Postverwaltung auf anderen Landpostkursen auch Privatpersonenfuhrwerke zur Postbeförderung. Jedenfalls hat sich die Zweckmäßigkeit der Landpostkurse für den ländlichen Postverkehr in jeder Hinsicht bewährt.

Und zu diesen mechanischen Hilfsmitteln auf dem Lande kommt schließlich noch das Boot oder der Segelschlitten, wenn es sich um Überschreitung von Wasserflächen handelt. So wird z. B. die Postsendung vom Festlande nach den Halligen Ost- und Nordfrieslands durch Postboote bewerkstelligt, deren Führer sich auch

im Winter durch Treibeis und Untiefen ihren Weg zu bahnen haben.

Dergestalt ist der Unterschied zwischen dem Postdienst in Stadt und Land allmählich ausgeglichen worden; der Landpostdienst hat Stadt und Land enger zusammengeführt und im Reichspostgebiet einer Bevölkerung von 20 Millionen Seelen die Vorteile eines geordneten Verkehrslebens, sowie die Segnungen gemeinnütziger Anstalten erschlossen. Das flache Land hat dadurch wachsende Bedeutung und eine nicht zu unterschätzende Kultursteigerung erlangt.

Diese weitgreifende Umgestaltung der Postverkehrsverhältnisse des platten Landes stellt indes nur einen Teil des inneren Ausbaues des Reichspostwesens dar. Demnächst erfuhren auch die Beförderungsmittel auf den Landstraßen überall, wo Eisenbahnen für den Personenverkehr noch nicht vorhanden waren, eine Verbesserung. Einen wesentlichen Fortschritt, der im Volke die Neigung zur Benutzung der Posteinrichtungen fördern mußte, erreichte Stephan durch Vereinfachung der Benutzungsformen. Eine solche stellt ja auch die Postkarte dar, deren wir schon ausführlich gedacht haben, und die, nachdem sie ihre Feuerprobe als Feldpostkarte im Kriege 1870/71 so glänzend bestanden, sich inzwischen über Länder und Meere schon die ganze Welt erobert hat — werden doch in Deutschland jährlich 476 Millionen und im Weltverkehr mehr als eine Milliarde Postkarten verbraucht.

Eine weitere Neuerung, die sich in Zukunft für den allgemeinen Verkehr ziemlich bedeutungsvoll erwiesen hat, wurde bald nach der Schaffung der Postkarte im Oktober 1871 eingeführt, nämlich die Postaufträge. Sie befriedigten ein Bedürfnis der Handelskreise; denn im ersten Jahre ihres Bestehens kamen bereits 143000 Stück Postaufträge oder Postmandate, wie sie vor der Zeit der Sprachreinigung hießen, zur Versendung, deren Zahl 1895 bis auf $5^1/_2$ Millionen innerhalb des Reichspostgebiets gestiegen ist. Weiterhin erfuhren noch manche Beförderungsbedingungen in verschiedenen Zweigen des Versandes Vereinfachung. Aber alle diese Neueinrichtungen und Verbesserungen im inneren deutschen Verkehr, mochten sie

auch die Benutzung der Post erleichtern und ihre Wirksamkeit erhöhen — sie sind nur von geringer Tragweite gewesen gegenüber der Umwälzung, die Stephan 1874 in dem Postverkehr der ganzen Welt zu stande brachte. Doch vorher sei noch einer anderen für das innere deutsche Postwesen nicht minder wichtigen Umgestaltung gedacht, der Verschmelzung von Post und Telegraphie.

VII.

Vereinigung von Post und Telegraphie.

Post- und Telegraphenwesen, obwohl beide berufen, dem Verkehr zu dienen, hatten sich in Deutschland nicht gleichmäßig entwickelt. Das Telegraphenwesen, früher in Preußen in den Hauptstellen mit der Postverwaltung vereinigt, war 1866 von ihr losgelöst worden und ging, wie das der einzelnen deutschen Staaten, mit dem des Norddeutschen Bundes auf diesen und demnächst auf das Reich über. Nur eine kleine Anzahl von Telegraphenanstalten blieb aus finanziellen Gründen und wegen der dadurch erleichterten Telegraphenanlage mit Ortspostanstalten verbunden. Im übrigen war aber das Telegraphenwesen eine der obersten Postverwaltung gleichgeordnete Behörde und beide dem Reichskanzleramt unterstellt, wo das Generalpostamt die erste, die Generaldirektion der Telegraphie die zweite Abteilung bildete. Die Post als kräftigere, weiter verzweigte und fester gefügte Einrichtung entwickelte sich von Jahr zu Jahr mehr und brachte Überschüsse, das Telegraphenwesen dagegen nur Fehlbeträge, die sich 1874 bereits auf 3 350 000 Mark beliefen. Da die Telegraphenverwaltung kein Geld hatte, so war diesem wichtigen Verkehrszweig die Entwicklung ganz unterbunden, und die Ausdehnung des Telegraphennetzes völlig gehemmt. Darum stand der Reichstelegraph weder in seiner Ausdehnung, noch in seiner Zugänglichkeit für das Publikum auf derjenigen Höhe, die der Bedeutung des geeinten Deutschen Reichs, sowie der Ausdehnung seines Handels und seiner Industrie und seinem ganzen Kulturstande entsprach.

Um den volkswirtschaftlich unhaltbaren Zustand zwischen den Überschüssen und Fehlbeträgen beider Anstalten auszugleichen und dem Telegraphenwesen die erforderliche Entwicklungs- und Ausbreitungsfähigkeit zu verschaffen, war die Wiedervereinigung mit der Post geboten. Auch in finanzieller Hinsicht empfahl sich dieser Schritt. Die Post hatte ihre Anstalten schon weit in das Land vorgeschoben; der Anschluß sämtlicher Postanstalten an das Telegraphennetz mußte dieses also beträchtlich verdichten. Mit der Einführung des Telegraphenbetriebes bei den Postanstalten wurden zahlreiche Ortschaften und Gegenden in allen Gebieten des Reichspostgebietes, welche bisher der telegraphischen Verbindung mit der Außenwelt entbehrten, dieses Vorzuges teilhaftig. Rechnete man dazu das Heer der Landbriefträger, die täglich selbst den kleinsten Winkel im Deutschen Reich berührten und überall Telegramme einsammeln konnten, so gewann mit einem Schlage, sobald nur die Verschmelzung mit der Post eingetreten war, der Telegraph im Deutschen Reich eine Verbreitung, die sich ohne die Post nicht hätte erzielen lassen. Die Vereinigung mit der Post war also nicht bloß im Verkehrsinteresse des Volkes notwendig, sondern auch vom finanzpolitischen Gesichtspunkte aus empfehlenswert. Die Anlehnung des Telegraphen an den Postdienst wies den kleineren Postämtern ohne besondere Kosten eine neue Aufgabe zu und gestattete die bessere Ausnützung aller Posteinrichtungen überhaupt. Beide zusammen konnten billiger arbeiten als jede für sich. Die Aufstellung der Telegraphengeräte beanspruchte keinen besonderen Raum; es bedurfte also keiner doppelten Räumlichkeiten, keines doppelten Personals u. s. w., und darum hatte die Verschmelzung beider Betriebszweige für den Staatssäckel eine große wirtschaftliche Tragweite.

Bereits im Jahre 1875 ließ Stephan in großem Umfange Postbeamte im Telegraphendienst und Telegraphenbeamte im Postdienst ausbilden und unterbreitete dem Reichskanzler einen Plan für die Verschmelzung beider Verkehrsanstalten, der am 22. Dezember 1875 die kaiserliche Genehmigung erhielt. Mit dem 1. Januar 1876

hörte dann die Telegraphenverwaltung als selbständige Verwaltung auf und wurde mit der Reichspostverwaltung verschmolzen. Stephan leitete als Generalpostmeister beide. Die Gemeinsamkeit der Einrichtungen, die Einheitlichkeit im Kassen- und Rechnungswesen u. s. w. verbilligten den Betrieb beträchtlich, und so wurde unter Aufwand von verhältnismäßig geringen Mitteln allein durch Benutzung der ausgebreiteten Einrichtungen der Post schon eine große Verbesserung erreicht. Vor 1876 gab es im Deutschen Reiche nur 1686 staatliche Telegraphenanstalten, nach zwei Jahren hatten sie sich schon verdreifacht, und jetzt, etwa zwei Jahrzehnte nach jener Verschmelzung, haben sie sich bereits um das zwanzigfache vermehrt. Stephan fand 33000 Kilometer Linien mit 120000 Kilometer Drahtleitungen vor, die schon im ersten Jahre nach der Verschmelzung um 2600 Kilometer Leitung vermehrt wurden. Heute steht Deutschland mit mehr als 116296 Linien und 455634 Kilometer Drahtleitungen an der Spitze der Länder Europas. Die Zahl der Betriebsstellen veranschaulicht, wie sehr der Telegraph ein Verkehrsmittel, ja ein Gemeingut des ganzen Volkes geworden ist, und wenn man die Telegraphenstellen der Eisenbahnen hinzurechnet, die teilweise auch Privaten zur Verfügung stehen, so verfügt Deutschland heutzutage über eine Zahl von Telegraphenstellen, wie sie in keinem anderen Lande der Welt geboten wird.

Um das Ziel zu erreichen, mußte freilich die Verwaltung sich alle Fortschritte in der telegraphischen Nachrichtenvermittlung und der Technik zu nutze machen. Doch verstand sie auch hier, wie bei der Post, das schlummernde Bedürfnis zu wecken, indem sie ähnlich wie mit den Posthülfsstellen Telegraphenhülfsstellen auf das platte Land vorschob, die technisch und wirtschaftlich alle Vorteile einer Telegraphenanstalt bieten. Und sobald eine Telegraphenanstalt da ist, wird auch telegraphiert.

Nach der Verschmelzung der Reichstelegraphie mit der Postverwaltung entwarf Stephan sofort den Plan zum Ausbau eines unterirdischen Telegraphennetzes für das Deutsche Reich. Die oberirdischen Tele-

graphenlinien boten trotz aller angewandten Mühe, Sorgfalt und Kosten in jedem Augenblick nicht diejenige Sicherheit und Stetigkeit in der Benutzbarkeit, welche das Interesse des Handels und Verkehrs wie die Bedürfnisse des Staats verlangten. Die Benutzbarkeit oberirdischer Leitungen war stets von Witterungseinflüssen abhängig. Unwetter, Schnee u. s. w. machten alljährlich mit einer gewissen Regelmäßigkeit oberirdische Telegraphenlinien für eine Zeit unbenutzbar. Es kam vor, daß Weltstädte wie London und Paris nach dem Niedergange eines Unwetters wegen Beschädigung der oberirdischen Leitungen tagelang von jedem Telegraphenverkehr abgeschnitten waren; noch 1876 fielen in Deutschland zwei Drittel des gesamten Leitungsnetzes in einer Länge von mehr als 52000 Kilometer mit einem Anlagekapital von 9 Millionen Mark einem Orkan zum Opfer. Oberirdische Telegraphenleitungen sind also nur gebrechliche Einrichtungen, die, dem freien Spiel der Naturkräfte ausgesetzt, leicht versagen können und dann dem wirtschaftlichen Leben empfindlichen Schaden zu bringen vermögen, wenn sie die Übermittlung wichtiger Nachrichten nicht für jeden Fall verbürgen — ganz abgesehen davon, daß ihre Unzuverlässigkeit zur Zeit kriegerischer Wirren das Vaterland geradezu in Gefahr bringen kann.

Die Mängel der oberirdischen Leitungen und die sich daraus ergebenden Übelstände hoffte Stephan durch Verlegung der Leitungen in die Erde zu beseitigen. Die Versuche mit unterirdischen Leitungen waren bis dahin nicht besonders günstig ausgefallen, und darum beantragte Stephan beim Reichstag zunächst das Legen einer Versuchslinie von Berlin nach Halle. Die Volksvertretung bewilligte die Mittel dazu, und vom 13. März bis 28. Juni 1876 wurde diese Versuchslinie von der Kabelfirma Felten & Guilleaume in Köln a. Rhein ausgeführt. Sie bewährte sich, und daraufhin ließ Stephan von 1876—1881 alle Haupttelegraphenlinien in Deutschland unterirdisch verlegen, nur wenige sind später noch dazu gekommen, die letzte Linie war Straßburg—Mülhausen im Elsaß, die 1892 fertiggestellt worden ist. Seit der Zeit kann man das

unterirdische Telegraphennetz Deutschlands als vollendet betrachten. Ein großes Werk nicht bloß im Interesse des Verkehrs, sondern auch der Landesverteidigung ist damit zum Abschluß gekommen. Über 250 Städte, darunter die ersten See- und Handelsplätze, sind durch unterirdische Telegraphenleitungen miteinander verbunden. Von Mülhausen im Elsaß bis Königsberg in Preußen, von Metz bis Thorn, von Aachen nach Breslau, von Emden bis an den Bodensee, von Hoyer bis an den Fuß des Fichtelgebirges, von allen Festungen und Kriegshäfen gehen nach Ost und West die unterirdischen Telegraphenleitungen der Reichspostverwaltung. Sicher liegen die Drähte in der Erde, und unerreichbar für Wind und Wetter gestatten sie bei jeder Witterung eine Nachrichtenübermittlung. Sie durchqueren deutsche Ströme und überschreiten Gebirge. Die Länge dieses unterirdischen Liniennetzes erreicht zur Zeit schon 5961 Kilometer mit 40 329 Kilometer Leitungen. Freilich hat sein Ausbau dem Reiche gegen 40 Millionen Mark gekostet, doch verwalten sie sich wirtschaftlich günstiger als die oberirdischen Leitungen, da diese für den laufenden Kilometer Leitung 10,70 Mark jährliche Unterhaltungskosten, jene dagegen nur 15 Pfg. beanspruchen.

In seinem Telegraphenwesen ist Deutschland für verschiedene Länder maßgebend gewesen. Frankreich und England, wo oftmals ganze Telegraphenleitungen durch Stürme außer Betrieb gesetzt wurden, fingen nach Deutschlands Vorgang auch an, die oberirdischen Leitungen durch unterirdische zu ersetzen, und selbst Bayern und Württemberg, die lange zögerten, haben im letzten Jahrzehnt ihr Telegraphennetz durch unterirdische Leitungen vervollkommnet. In neuerer Zeit haben auch die baulichen und Verkehrsverhältnisse der größeren Städte das Verlegen von Erdkabeln statt der Luftlinien nötig gemacht. So liegen in den Straßen Berlins in gemauerten Kanälen schon etwa 700 Kilometer Kabel mit gegen 19 000 Kilometer Leitungen.

Gleich in den ersten Entwicklungsjahren der Telegraphie ging das Streben der Technik dahin, das Fest-

land mit Inseln durch Telegraphenlinien zu verbinden und die Weltmeere durch den elektrischen Funken zu überbrücken. Die Technik hat diese Aufgabe mit Glanz gelöst. Die der deutschen Küste vorliegenden Inseln in der Nordsee sind sämtlich durch unterseeische Leitungen mit dem Festlande und zum Teil auch unter sich verbunden. Die friesischen Inseln Föhr, Amrum, Pellworm, Nordstrand, Norderney, Juist, Röm, Sylt, Borkum — sie alle haben telegraphische Verbindung, die nicht nur im Interesse der Bewohner und Badegäste, sondern auch für die Zwecke der Schiffahrt, der Fischerei und der Landesverteidigung unentbehrlich ist und die auch der Seewarte die Witterungstelegramme übermittelt. Auch zwischen einzelnen Leuchttürmen und dem Festlande sind telegraphische Verbindungen hergestellt, so daß für die Leuchtturmwärter die Zeiten, wo sie noch abgeschnitten von jedem menschlichen Verkehr wochenlang in dem brandenden Meere auf ihrem Turm einsam wohnen mußten, vorbei sind. Der elektrische Funke verbindet sie jetzt mit der übrigen Welt.

Wie mit den wichtigsten Handels- und Industriestädten des Reichs, so wurden auch mit solchen des Auslandes unmittelbare telegraphische Verbindungen geschaffen. Es ist Stephans Betreiben zu verdanken, daß, wie in den Weltpostbeziehungen, so auch in der internationalen Telegraphie aller Durchgangsverkehr auf dem kürzesten Wege von Grenze zu Grenze sich abspielt. Er richtete sein Augenmerk besonders auf die Herstellung durchgehender Linien nach Nachbar- und dritten Ländern, die der Entwicklung des deutschen Verkehrs mit dem Auslande dienen konnten. So wurde Berlin mit Rom, St. Petersburg, Odessa, Pest, Prag, Brüssel, Basel, Paris, Liverpool, Amsterdam, Moskau durch eigene Linien verbunden, ferner Frankfurt am Main mit Brüssel, Hamburg mit Havre u. a. Diese unmittelbaren Verbindungen erleichterten den telegraphischen Verkehr außerordentlich, erschlossen dem deutschen Handel neue Absatzwege nach und von den fremden Hauptstädten und ihren Börsen. Trotz der großen Länge mancher dieser Linien — die Leitung Berlin-Rom (über München, den Brenner und Verona) ist 1947, die von Berlin nach

Odessa 1880 Kilometer lang — gelingt die Übermittlung durchgehender Telegramme ohne große Schwierigkeit, ein Beweis dafür, daß mit der Ausbreitung der Verkehrsmittel deren Vervollkommnung durch die Technik Hand in Hand gegangen ist.

Auch die Weltmeere sind durch Telegraphenkabel durchschnitten. Auf dem Grunde der Oceane tragen sie auf Tausende von Seemeilen Botschaften mit einer Schnelligkeit dahin, welche die des Gedankens, dem sie entsprungen, übertrifft; von einem Festlande zum anderen schießt der elektrische Funke und hat so den Raumbegriff verschoben. Zuerst lag die Vermittlung des Telegrammverkehrs zwischen Europa und den anderen Erdteilen, soweit es sich um unterseeische Telegraphenlinien handelte, ausschließlich in den Händen großer Privatgesellschaften, die bisher schon über eine Milliarde Mark auf die Herstellung des Weltkabelnetzes verwandt haben. Der Generalpostmeister Dr. Stephan strebte danach, sich so, wie er sich durch die unterirdischen Telegraphenlinien von Wind und Wetter unabhängig gemacht hatte, durch eigene unterseeische Reichstelegraphen auch von den Kabelgesellschaften, jedenfalls aber von der Mitwirkung fremder Staaten für den internationalen Telegraphenverkehr Deutschlands frei zu machen. Vom 1. Januar 1889 ab gingen alle unterseeischen Kabel, die noch in den Händen einzelner Privatgesellschaften sich befanden, in das Eigentum des Reichs über. An unterseeischen Staatslinien besitzt Deutschland gegenwärtig 58 Kabel von 4120 Kilometer Länge mit über 7000 Kilometer Leitungen, die das Reichspostgebiet mit sieben Staaten verbinden: Spanien, Irland-England, Norwegen, Dänemark, Schweden und der Schweiz durch den Bodensee. Dieses Stück nationaler Arbeit ist in dem verhältnismäßig kurzen Zeitraume von 27 Jahren der Stephanschen Verwaltung geleistet worden. Beiden Staaten gemeinsam gehören die deutsch-dänischen Kabel (Alsen—Fühnen und Warnemünde—Gjedser), das deutsch-schwedische Kabel (Rügen—Trellaborg), das deutsch-norwegische (Hoyer—Arendal). Die Verbindung von Emden-Greetsiel—Valentia, die 1882 die seit Jahren sehnlichst

gewünschte Herstellung einer durchgehenden telegraphischen Verbindung zwischen Deutschland und Nord-Amerika verwirklichte, gehörte bis 1888 der ehemaligen Vereinigten deutschen Telegraphengesellschaft und ging dann in den Besitz des Reichs über. Mit England sind drei Kabelverbindungen vorhanden; die erste gehört dem Reiche und geht von Greetsiel (nordwestlich von Emden) über Borkum nach Lowestoft an der Küste von Norfolk, das zweite gehört der deutschen und britischen Regierung gemeinsam und verbindet die Insel Borkum mit dem englischen Ort Beaton, das dritte Kabel gehört Großbritannien und verbindet Norderney mit Lowestoft. Wenn auch nicht dem Reich selbst, so gehört doch einer deutschen Gesellschaft, und zwar der deutschen See-Telegraphen-Gesellschaft in Köln, die für uns besonders wichtige Unterseelinie von Emden nach Vigo in Spanien, die 1896 fertig gestellt wurde. Dieses Kabel ist 2064 Kilometer lang und dient nicht nur zur Beförderung von Depeschen nach und von Spanien und Portugal, sondern verbindet das ganze Nordeuropa mit Südamerika, Afrika, Ostasien und Australien.

Die Leistungen auf dem Gebiete des überseeischen Telegraphenverkehrs haben unter Stephans Verwaltung eine große Vervollkommnung erfahren, und aus den vorhandenen lückenhaften Anfängen ist ein großes, ungeteiltes Verkehrsnetz geworden, das schon zum Teil unsere Kolonieen — nur Südwestafrika, Neu-Guinea und die Marschall-Inseln haben noch keinen telegraphischen Anschluß — mit dem Mutterlande verbindet. Dagegen sind die Postanstalten unseres Togogebietes durch eine Telegraphenlinie untereinander, sowie mit der englischen Goldküste im Westen und der französischen Kolonie Dahomey im Osten verbunden und erhalten dadurch Anschluß an die Kabel nach Europa. Auch das Postamt in Kamerun hat Telegraphenbetrieb und ein besonderes Kabel nach Bonny (Niger Coast Protectorate), wo Anschluß an das allgemeine Telegraphennetz vorhanden ist. In Deutsch-Ostafrika sind sämtliche Küstenpostanstalten an das allgemeine Welt-Telegraphennetz angeschlossen.

Die Telegraphie hat sich schnell die Welt erobert. Die Leitung, welche im Jahre 1833 die Studierzimmer

zweier deutscher Gelehrten, der Professoren Weber und Gauß in Göttingen verband, hat sich in 65 Jahren, d. h. in etwas mehr als zwei Menschenaltern, in Deutschland zu einem Telegraphennetz entwickelt, das in keinem Lande seinesgleichen findet. Und nicht bloß in der Telegraphie, sondern Stephan hat durch sein persönliches Eingreifen die Verwertung der Elektrizität in Deutschland überhaupt außerordentlich gefördert. Dr. Stephan und Werner von Siemens waren die beiden Männer, die der Elektrizität für das praktische Leben einen Sammelpunkt zu geben suchten und zur Pflege der wissenschaftlichen und technischen Interessen einen Verein gründeten, in dem die berufensten Kräfte mitwirken sollten für Fortentwicklung der Anwendung der Elektrizität. Um für diesen Verein die passende Bezeichnung zu finden, die der Bedeutung der Schöpfung und ihren Zielen entsprach, führten seine Begründer ein neues Wort in den Sprachschatz ein, das Wort „Elektrotechnik" als Bezeichnung für alle der praktischen Anwendung der Elektrizität dienenden Zweige der Technik, und nannten ihren Verein „Elektrotechnischen Verein". Es war die erste wissenschaftlich technische Gesellschaft, welche nicht einzelne Zweige, sondern alle Gebiete der wissenschaftlichen Erforschung und praktischen Verwertung der Elektrizität in ihren Bereich zog. Und die Verwendungsfähigkeit, die die Elektrizität späterhin für die zahlreichen Zweige der Gewerbthätigkeit und Industrie bewiesen hat, ist auch der Nachrichtenübermittlung zu gute gekommen. Welche Wandlungen sie dabei hat durchmachen müssen, um ein Verkehrsmittel in der Vollendung und Sicherheit zu werden, wie wir es heute haben, das lehrt am besten ein Gang durch die Telegraphenabteilung des Berliner Postmuseums. Diese Sammlung aller möglichen Geräte und Gerätsteile, die der Versendung des elektrischen Stromes dienen, ist in ihrer Art vielleicht einzig; sicher giebt sie aber einen geschichtlichen Überblick über den Werdegang der Telegraphie von ihren Jugendjahren bis zur Jetztzeit. Als den ältesten praktisch verwendbaren Telegraphen lehrt uns diese Sammlung ein von Thomas von Sömmering in München 1809 hergestelltes Gerät

kennen, bei welchem die **chemische** Wirkung des Stromes zur Zersetzung des Wassers in seine Bestandteile Sauerstoff und Wasserstoff benutzt wurde, um mit den sich bildenden Gasbläschen verabredete Zeichen hervorzubringen. Indessen trotz der mannigfachen Vervollkommnung, welche die chemische Wirkung des elektrischen Stromes für das Meldewesen zunächst noch erfuhr, z. B. im Pantelegraphen des Italieners Caselli, mit dem es sogar möglich war, beliebige Zeichnungen und Schriftzeichen im Charakter der Handschrift des Absenders in die Ferne zu übermitteln, hat schließlich doch nur die **mechanische** Wirkung des elektrischen Stromes praktische Bedeutung behalten, wobei der elektrische Strom entweder eine Magnetnadel bewegt oder einen Elektromagneten in Thätigkeit versetzt.

Zahlreich sind die Erfindungen gewesen, die die praktische Verwendbarkeit der telegraphischen Zeichengebung verbessern wollten. Nur wenige von den verschiedenen Vorschlägen haben sich bis auf die Gegenwart im Wettbewerb mit den übrigen hinüber gerettet, und so zu sagen nur eine hat sich in all den Jahrzehnten als allgemein gebräuchliches Muster stets behaupten können, nämlich der bekannte **Morse-Apparat**. Er herrscht noch heute in den Telegraphenämtern aller Erdteile und hat die 50jährige Jubelfeier seiner ersten praktischen Verwendung schon 1894 begehen können. Der erste Erfinder des Strichpunkt-Abc's war freilich Morse nicht; bereits vor ihm hatten die Amerikaner Swaim und Harrison Groy Dyer derartige Alphabete zusammengepaßt. Aber Morse gebührt doch zweifellos das Verdienst, ein für den Verkehr brauchbares Alphabet zuerst eingeführt zu haben.

Nach Deutschland gelangte der Morse-Apparat 1848 durch den Amerikaner Robison und wurde auf der Linie Hamburg-Cuxhafen zuerst in Benutzung genommen. Sein Alphabet fand jedoch hier wenig Beifall. Der Inspektor der Linie, Gerke, entwarf unter teilweiser Benutzung des Morseschen ein neues, das sich bald in Deutschland verbreitete und die wirkliche Grundlage der heutigen Morse-Schrift geworden ist. Andere Staaten, z. B. Bayern und

Österreich, führten ein von Professor Steinheil (München) entworfenes Alphabet ein, Rußland hatte noch ein anderes, seinen Schriftzeichen entsprechendes — dadurch wurde der telegraphische Verkehr unter den einzelnen Ländern sehr behindert; denn ein preußischer Telegraphenbeamter konnte sich nicht mit seinem bayerischen oder österreichischen Kollegen verständigen. Es wurde also auch im Telegraphenwesen bald die Schaffung einer Einheitlichkeit als notwendig empfunden, und sie kam im Jahre 1850 durch Gründung des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins zu stande. Man einigte sich über den Morse-Apparat mit einem neuen, dem Gerkeschen nachgebildeten Alphabet. Dies gilt noch jetzt und hat Aufnahme in allen Staaten gefunden, nur ist es an Zeichen reicher geworden, und ihm werden je nach dem Bedürfnis einer Sprache auch wohl noch neue hinzugefügt. Der Morse-Apparat besitzt noch heute die Alleinherrschaft — er ist auf der ganzen Welt wohl in 600 000 Stück vertreten, und seine Wettbewerber Hughes und andere erreichen wenig mehr als $1/10$ seiner Anzahl.

Das Monopol der schnellen Nachrichtenübermittlung in die Ferne, das der Telegraph jahrzehntelang unbestritten ausgeübt hat, ist der elektromechanischen Telegraphie neuerdings sehr streitig gemacht worden, seitdem ihr in dem Fernsprecher ein verwandter und sich noch immer mehr auswachsender Bruder entstanden ist. Er will nicht, wie seine Schwester, mechanische Wirkungen durch den elektrischen Strom in der Ferne sichtbar, sondern hörbar machen.

Bekanntlich darf die Ehre der Erfindung des Fernsprechers ein Deutscher, der Lehrer Philipp Reis zu Friedrichsdorf bei Homburg v. d. Höhe, für sich in Anspruch nehmen. Im Jahre 1861 führte Reis im physikalischen Verein in Frankfurt a. M. seine sinnreiche Erfindung vor. Wenn die Mängel seines Apparates — die von Reis hergestellte Erstausführung befindet sich im Reichspostmuseum in Berlin — zunächst eine praktische Verwendbarkeit zu Verkehrszwecken nicht gestattete, so hatte er doch damit die Grundbedingungen, auf die es

beim Fernsprecher ankam, richtig erkannt und glücklich gelöst. Die amerikanischen Gelehrten, vor allem Bell selbst, dem gemeinhin die Erfindung des Telephons zugeschrieben wird, wie auch Dolbear und Edison haben ausdrücklich erklärt, daß sie das Reissche Telephon, das van der Weyde im Jahre 1868 in Amerika zum erstenmal im polytechnischen Klub zeigte, zum Ausgangspunkt ihrer Erfindung wählten. Der Amerikaner Graham Bell hat das Verdienst, eine bereits gemachte Erfindung vervollkommnet zu haben, so daß sie allgemein verwendbar wurde. Stephan selbst hat als Erfinder des Fernsprechers stets Reis anerkannt, und auf Stephans Fürsprache gewährte Kaiser Wilhelm I. dessen Witwe bis an ihr Lebensende eine jährliche Rente von 1000 Mark.

Welchen gewaltigen Aufschwung das Fernsprechwesen in Deutschland gewonnen hat, ist ja noch in aller Erinnerung. Als der Generalpostmeister Stephan am 6. Oktober 1877 in der New Yorker Zeitschrift Scientific American von der neuen Erfindung las und die Abbildungen dazu sah, erkannte er gleich die hohe Bedeutung der neuen Erfindung für die Erleichterung des Verkehrs. Sofort verschrieb er sich die Apparate aus Amerika; aber bevor sie noch ankamen, erhielt er zwei von dem Vorsteher des Londoner Telegraphenamts, J. C. Fischer, zum Geschenk; sie befinden sich unter den ausgestellten Fernsprechern des Reichspostmuseums. Am 25. Oktober 1877 wurden in Deutschland die ersten Versuche mit dem Telephon, wie es damals noch hieß, angestellt. Wie sie ausfielen, darüber berichtete Stephan später an den Fürsten Bismarck. Dieser Bericht Stephans sei hier wörtlich wiedergegeben, weil er in die Anfänge des Fernsprechwesens in Deutschland den besten Einblick gewährt.

„Berlin, 9. November 1877.

Euerer Durchlaucht ist bekannt, daß die Bewegung von Stahl oder Eisen im Bereiche der Pole eines Magneten in einer diese Pole umgebenden Drahtrolle einen elektrischen Strom — Induktionsstrom — erzeugt,

dessen Dauer mit der Dauer der Bewegung jenes Eisens oder Stahls zusammenhängt. Spricht man gegen eine Stahlplatte oder Eisenplatte, die so dünn ist, daß die menschliche Stimme sie in Schwingungen versetzt, und ist ein Magnet, von Drahtrollen umgeben, in der Nähe, so werden in diesen Rollen elektrische Schwingungen erzeugt, die den von der Stimme hervorgerufenen Tonwellen genau entsprechen. Die Drahtrollen stehen mit der gewöhnlichen Telegraphenleitung in Verbindung, und die in ihnen entstehenden Stromwellen pflanzen sich durch diese Leitung bis zur Ankunftsstation fort. Auf dieser ist ein gleiches Instrument vorhanden, an dessen dünnen Eisenplättchen die elektrischen Stromwellen sich wiederum in Luftschwingungen, also in Töne für den Hörenden verwandeln. Es ist ein bekannter Satz der Schalllehre, daß, wenn es möglich ist, an einem Orte eine vollkommen gleiche Aufeinanderfolge von Schwingungen hervorzubringen, wie die, welche an einem andern Orte erzeugt sind, an beiden Orten die gleichen Töne gehört werden.

Auf vorstehenden Sätzen beruht die Theorie des Telephons. Es ist etwa ein Jahrhundert her, daß man an der Umkehrung der Magnetpole auf den Schiffskompassen durch einen vorüberfahrenden Blitz auf den Gedanken eines nahen Zusammenhanges der Elektrizität und des Magnetismus gebracht wurde; achtundfünfzig Jahre sind vergangen, seit Ostersted die Haupterscheinungen des Elektromagnetismus feststellte (1819), während Ampère drei Jahre später den Magnetismus überhaupt auf die Wirkung elektrischer Schwingungen zurückführte, und gegenwärtig haben diese Forschungsergebnisse im Vereine mit den schon länger bekannten Lehrsätzen der Akustik zu der Erfindung des Telephons geführt, der nach meiner Überzeugung noch eine große Zukunft im Bereiche des menschlichen Verkehrs bevorsteht.

Soviel bis jetzt bekannt, hat zuerst Philipp Reis, ein Lehrer, in Frankfurt a. M. im Jahre 1861 ein

Telephon konstruirt, durch das musikalische Töne fortgepflanzt wurden. Dann bemächtigten sich die Amerikaner dieses Gedankens, und die Herren Bell, Edison und Gray konstruirten verschiedene Telephone zur Vermittlung des menschlichen Sprechens. Am praktischsten von diesen ist mir bisher das Bellsche erschienen, nach dessen Muster ich eine Anzahl bei Siemens und Halske habe anfertigen lassen. In der letzten Woche des Monats Oktober begannen hier die Versuche, zuerst zwischen meinem Centralbüreau in der Leipziger Straße und dem General-Telegraphenamt in der Französischen Straße. Da diese durchaus befriedigend ausfielen, so wurde ein Beamter mit dem Instrument zunächst zum Postamt in Schöneberg gesendet, und da auch mit Schöneberg sofortige und vollkommene mündliche Verständigung sich ergab, so erfolgte noch an demselben Tage die Entsendung nach Potsdam. Auch mit Potsdam war die Verständigung eine vollkommene: Männer, Frauen, Kinder, die wir sprechen ließen, verstanden sofort und beantworteten die gegenseitigen Fragen; gesungene Lieder, gespielte Instrumente wurden deutlich vernommen, und Bekannte und Verwandte erkannten sich an dem individuellen Charakter der Stimme.

Am nächsten Tag wurden Beamte und Instrumente nach Brandenburg a. d. Havel entsendet; auch mit diesem Ort (61,5 km) war die Verständigung mit Berlin noch möglich, obwohl die Stimme etwas angestrengt werden mußte. Der Versuch mit Magdeburg am folgenden Tage ergab noch Töne, aber keine Laute mehr, folglich keine Verständigung. Dies beweist indessen nicht, daß die Verwendung der Erfindung für weitere Entfernungen ausgeschlossen sei, da dieselbe noch in der Kindheit liegt, und man jedenfalls sehr bald kräftiger wirkende Instrumente wird herstellen können. Das jetzige gleicht in Form und Größe etwa einem mittelgroßen Fliegenschwamm: an dem Stiel faßt man an und spricht da, wo die rothe Fläche ist; und da hört man auch: es ist kaum etwas Einfacheres zu denken.

Wir haben sofort die praktische Verwendung ausgeführt: seit einigen Tagen ist zwischen dem General-Telegraphenamtsdirektor und mir ein Telephon in dienstlichem Gebrauch; wir verkehren durch dasselbe mündlich unmittelbar von der Leipziger bis zur Französischen Straße auf einer zwei Kilometer langen Drahtleitung, machen unsere Rücksprachen auf diese Weise ab und ersparen Akten, Sekretäre und Kanzleidiener.

Weiter ist es die Absicht, Telephone auf allen den Postorten aufzustellen, wo sich noch keine Telegraphenanstalten befinden, und von dort die aufgegebenen Depeschen an die nächste Telegraphenanstalt hinüberrufen zu lassen, während bisher stets ein Bote geschickt werden mußte. Wenn diese Maßregel, die schon in den nächsten Tagen um Berlin und um Potsdam ins Werk gesetzt werden soll, gelingt: dann würden wir, da die Kosten sehr gering sind, die Zahl der Reichstelegraphenämter ganz erheblich vermehren können.

Bei dem Interesse, das diese Verbindung für das Verkehrswesen des Reichs darbietet, möchte es Euerer Durchlaucht vielleicht genehm sein, mir zu gestatten, einen Beamten mit dem Instrument nach Varzin zu entsenden, um in Euerer Durchlaucht Gegenwart Proben der Leistungsfähigkeit des Instruments abzulegen. In diesem Falle sehe ich einer hochgeneigten, vielleicht telegraphischen Weisung gehorsamst entgegen.

Stephan."

Gleich am nächsten Tage, am 10. November, lief vom Reichskanzler telegraphisch der Befehl ein, ihm das neue Instrument in Varzin vorzuführen. Das geschah am 12. November, und am Nachmittage desselben Tages wurde schon das erste Fernsprechamt für den öffentlichen Verkehr in Friedrichsberg bei Berlin eingerichtet. Am 25. November führte der Generalpostmeister dem alten Kaiser Wilhelm das unscheinbare Instrument vor, und bei dieser Gelegenheit erhielt es seinen deutschen Namen „Fernsprecher“. Dem ersten Fernsprecher folgten in demselben Monat noch weitere.

Gleich von vornherein rechnete Stephan den Fern-

sprecher als in das Monopol der Staatstelegraphie gehörig; darum sollte er zunächst statt des Telegraphen auch nur zur Übermittlung von Nachrichten im amtlichen Verkehr dienen. In Amerika, wo Gesellschaften die Nutzbarmachung der neuen Erfindung in die Hand genommen hatten, wurde sie gleich in den Dienst des Privatbedürfnisses gestellt. In den großen Städten ließen Kaufleute ihre Geschäftshäuser und Privatwohnungen durch Fernsprechleitungen verbinden, und dort bewährte sich der Fernsprecher bei der Vereinfachung und Erleichterung des Geschäftsverkehrs außerordentlich. Anfang der 80er Jahre überzogen schon Fernsprechernetze die verschiedensten Städte der Union und verbanden sie miteinander.

Von den europäischen Staaten übernahm Deutschland in der Einführung und Ausnutzung des Fernsprechers von vornherein die führende Rolle, doch vollzog sich der Aufschwung des Fernsprechwesens anfänglich nur langsam. Wohl waren binnen wenigen Jahren Tausende von Fernsprechämtern namentlich an kleinen Landorten als vollberechtigte Glieder in die Reihe der Telegraphenanstalten eingetreten, und im Dienste des öffentlichen Nachrichtenverkehrs hat der Fernsprecher es ermöglicht, daß das Telegraphennetz in Deutschland jetzt derartig verdichtet ist, daß fernab entlegene Weiler bei Unglücksfällen Hilfe aus benachbarten Ortschaften telephonisch herbeirufen können, daß die Bewohner des platten Landes durch den Fernsprecher dem allgemeinen Telegraphennetz ganz nahe gerückt sind. Während aber sonderbarerweise der Fernsprecher im Dienst des öffentlichen Verkehrs schon zu Tausenden im Lande verbreitet war, und der Staat ihn als neues Verkehrsmittel in breitesten Maße ausnutzte, fand Stephan das Verhalten des Publikums, als er es zur Einführung dieser neuen Errungenschaft für das wirtschaftliche Leben einlud, außerordentlich zurückhaltend. Nur 193 Geschäftsleute fanden sich, als Stephan am 14. Juni 1880 einen Aufruf zur Beteiligung an einer Stadtfernsprecheinrichtung erlies, die sich davon Nutzen versprachen, und manche thaten es auch nur aus persönlicher Verbindlichkeit. Indes trotz der geringen Anzahl

kam die Einrichtung wenigstens zu stande. Freilich war Berlin nicht die erste deutsche Stadt, sondern das kleine gewerbthätige Mülhausen i. E. war der Reichshauptstadt mit der Errichtung einer Stadtfernsprecheinrichtung zuvorgekommen; Hamburg folgte gleich hinterher. Damit war in Deutschland mit dem Fernsprechwesen der Anfang gemacht. Der Fernsprecher hat sich entwickelt, wie Dr. v. Stephan es am 18. Januar 1889 im Reichstage schilderte, er ist „ein Werkzeug, welches den Gemeinstempel der ersten Erfindung an sich trug, ein neues Machtelement im wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben der Völker". Ende März 1896 gab es in 449 Orten Fernsprecheinrichtungen mit 103 633 Fernsprechstellen, und durch 604 Verbindungsanlagen mit rund 207 015 Kilometer Drahtleitung ist ein Fernsprechnetz über Deutschland ausgebreitet, wie es nirgends sonst in Europa zu finden ist. Berlin besitzt mit rund 40 000 Sprechstellen die größte Fernsprecheinrichtung auf dem europäischen Festlande; keine andere Stadt kommt ihm auch nur annähernd gleich — Berlin hat mehr Fernsprechstellen als ganz Frankreich zusammen. Diese außerordentliche Entwicklung des Fernsprechwesens in Deutschland ist nicht zum wenigsten durch die Maßnahme Stephans veranlaßt, daß er von vornherein aus Gründen der Gemeinnützigkeit für die Verstaatlichung der Fernsprecher eintrat. Dem deutschen Publikum sind dadurch alle die Verwirrungen und traurigen Erfahrungen erspart geblieben, die in andern Ländern, wo der Fernsprecher der privaten Ausbeutung überlassen wurde, die Teilnehmer haben durchkosten müssen und noch durchkosten, und dem Steuerzahler sind dadurch große Summen erspart worden, da bei den vielen Unzuträglichkeiten, die die privaten Telegraphenanlagen in anderen Ländern hervorgerufen haben, das Reich schließlich genötigt gewesen wäre, unter Aufwendung erheblicher Mittel zur Verstaatlichung der Privatanlagen zu schreiten, wie es andere Staaten auch haben thun müssen. Um bei uns jeden Zweifel an der Rechtsbeständigkeit des Telegraphenregals, das die Fernsprechanlagen mit einbegreift, zu beseitigen, hat die Reichsregierung den Weg der Gesetz-

gebung beschritten, und durch das „Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs“ vom 6. April 1892 ist der Umfang des Telegraphenregals dahin festgesetzt, daß das Recht, Telegraphenanlagen für die Vermittlung von Nachrichten zu errichten und zu betreiben, mit gewissen Ausnahmen ausschließlich dem Reiche zusteht.

Wenn auch Geschäfts- und Handelskreise der großen Städte die Hauptbenutzer des Fernsprechers geworden sind, so hat doch die leichte Handhabung und billige Anlage von Fernsprechleitungen seine Ausdehnung über das ganze Land begünstigt. Heute sind im Reichspostgebiet wohl schon mehr als 500 Städte durch Fernsprechleitungen untereinander verbunden. In manchen Landesteilen, wo gewisse Industriezweige besonders in Blüte stehen, wie z. B. im Crefelder Sammet- und Seidenbezirk, in der sächsischen und preußischen Oberlausitz u. s. w., sind nicht bloß geschlossene Orte, sondern ganze Landstriche unter erleichterten Bedingungen dem allgemeinen Fernsprechnetze durch sogenannte Bezirks-Fernsprecheinrichtungen angeschlossen worden. Es handelt sich da besonders um Wirtschaftsgebiete, welche einen gewissen inneren Zusammenhang haben, in innerer Abhängigkeit voneinander stehen, die sich in ihrer Thätigkeit ergänzen und bei denen von der kleinen Arbeit, dem Gedeihen der Einzelkräfte das Gedeihen des ganzen Wirtschaftskörpers abhängt. Diesem räumlich zusammenhängenden Wirtschaftsgebiete hat die Verbindung durch Fernsprechnetze gewissermaßen wirtschaftliche Unterstützung gebracht und für sie bevölkerungspolitische Tragweite gehabt. Diese Maßregel hat dazu beigetragen, daß Gegenden, die zu weit ab von dem allgemeinen Verkehrsnetz lagen und darum unter erschwertem Wettbewerb standen, ihre Industrie, deren Verlegung in günstigere Gegenden schon geplant war, behielten, so daß großen Arbeiterscharen ihre gewohnte Arbeitsgelegenheit erhalten blieb und sie vor der Auswanderung bewahrt wurden.

Die leichte Handhabung des Fernsprechers, die jeder erlernen kann und die kein ausgebildetes Personal voraussetzt, sowie die wenig kostspielige Herstellung der Leitungen veranlaßte Stephan gleich zuerst, den Fernsprecher zur Er-

gänzung des Telegraphennetzes mit heranzuziehen. Es gab eine Menge kleiner und kleinster Postanstalten im deutschen Reichspostgebiet, wo des voraussichtlich geringen Depeschenverkehrs wegen die Aufstellung eines Telegraphenapparates nicht lohnte — ein solcher braucht stets einen als Telegraphisten ausgebildeten Beamten zu seiner Bedienung —; den Fernsprecher konnte indes auch der Postagent, der Verwalter einer Posthilfsstelle u. s. w. handhaben.

Fast alle diese Stellen sind heute mit Fernsprecheinrichtungen versehen, und dadurch hat das platte Land Anschluß an das allgemeine Telegraphennetz erhalten. Der Fernsprecher ist also jetzt nicht mehr bloß eine Einrichtung zur Erleichterung des geschäftlichen Verkehrs, sondern eine Verbesserung der Nachrichtenübermittelung, die jedermann zu gute kommt. Über 7000 Orte, die sonst der Wohlthat des telegraphischen Nachrichtenverkehrs hätten entbehren müssen, sind durch das neue Verkehrsmittel mit dem allgemeinen Telegraphennetz verbunden, und in 663,111 Kilometer Länge erstreckt sich das Netz der Telegraphen- und Fernsprechleitungen über das Land.

Diese großartige Verwendbarkeit des Fernsprechers hing ganz von seiner Leistungsfähigkeit ab, und vielleicht hätte das Fernsprechwesen bei uns nicht den gewaltigen Aufschwung genommen, den es erlangt hat, wenn nicht Stephan selbst allen Versuchen, den Fernsprecher zu vervollkommnen, das regste Interesse entgegengebracht hätte. Jeder neuen Erfindung, jeder neuen Verbesserung schenkte er lebhafteste Aufmerksamkeit und ließ ihren Wert sorgfältig studieren. Es gab in der Vervollkommnung des Fernsprechers noch Aufgaben auf den verschiedensten Gebieten zu lösen. Die Sprech- und Hörgeräte mußten verfeinert werden, bei den sich stets mehrenden Anschlüssen die Umschalte-Apparate sinnreicher, die Stromquellen leistungsfähiger und ausdauernder hergestellt und auch die Leitungsdrähte selbst aus besserem Metall (statt des Gußstahls Bronze) gewählt werden. Mit all diesen Verbesserungen und Fortschritten im technischen Betriebe konnte die Entwicklung des Fernsprechers nach außen hin erst Hand in Hand gehen. Das persönliche Interesse und die große

Sachkenntnis, mit der Stephan diesen jüngsten Emporkömmling in seinem großen Wirkungsgebiet pflegte, förderte die Vervollkommnung des Fernsprechers und die Entwicklung des Fernsprechwesens außerordentlich. Es galt schon als eine bewundernswerte Leistung, als es mit den ersten Apparaten fast gelang, zwischen Berlin und Magdeburg ein Ferngespräch zu führen; heute spricht man deutlicher über Entfernungen von mehr als 1000 Kilometer, als damals über 178.

Wie für den Telegraphen, sind auch für den Fernsprechverkehr die Landesgrenzen heutzutage keine Schranke mehr. Die ersten Linien, die aus dem Reichspostgebiet führten, gingen nach Bayern und Württemberg hinein, bald auch nach Österreich und der Schweiz. Immer mehr drängt das Bedürfnis nach Beseitigung der Schlagbäume, die z. B. die internationale Verbindung der Fernsprechkreise noch hemmen; aber es ist die Zeit nicht mehr allzufern, wo der Berliner Geschäftsmann mit seinem Geschäftsfreund in Stockholm oder London ein Ferngespräch mit derselben Leichtigkeit führen kann, als wohnte jener in einem Berliner Vororte. Freilich ein Hindernis, zwar nur ein kleines, aber doch ein störendes, giebt es da zunächst noch zu überwinden: das ist die Gebührenfrage; von ihrer Regelung hängt zum Teil die Ausdehnung der internationalen Beziehungen des Fernsprechers mit ab. Bei der Tarifbildung im Telegraphenverkehr hat die alte Forderung von der Leistung und Gegenleistung längst nicht mehr in vollem Umfange Gültigkeit. Bei der täglichen Vervollkommnung der Verkehrsmittel und der dabei eintretenden Verminderung der Selbstkosten würde sich das Maß der Leistung wie der Gegenleistung stets verschieben müssen, wenn in jedem einzelnen Falle jenen Sätzen entsprochen werden sollte. Es ist daher schon seit Verschmelzung der Telegraphie mit der Post, bis wohin ein Tarif mit drei Entfernungsstufen auf der Grundlage von Mindestsätzen für Telegramme von 20 Worten bestand, ein einheitlicher Welttarif eingeführt worden, der sich ja außerordentliche Volkstümlichkeit errungen hat, zumal nachdem vom 1. Februar 1891 auch die Grundtaxe von 20 Pf.

weggefallen und die reine Wortgebühr bestehen geblieben ist. Diese Umbildung des Tarifs hat sogar die Schnelligkeit der Telegrammbeförderung beeinflußt. Während früher die durchschnittliche Länge eines Telegramms 18,3 Wörter betrug, ist sie nach der Tarifumbildung auf 12,2 Wörter zurückgegangen, was jährlich 40 Millionen Wörter Ersparnis an Telegraphierarbeit bedeutet und einer besseren Ausnutzung des Telegraphen um 19 v. H. gleichkommt.

Während bei der Benutzung des Telegraphen der Satz von der Leistung und Gegenleistung in gewissem Sinne noch aufrecht erhalten werden konnte, ist dagegen im Fernsprechverkehr die Gebührenabmessung ganz von der technischen Entwicklung und Vervollkommnung abhängig gemacht worden. Für die binnenstädtische Benutzung hat sich die Reichspostverwaltung von vornherein für das Abonnementssystem entschieden, da die Anzahl der Einzelbenutzungen im Stadtverkehr sich nicht gut zählen ließ. Durch die feste Jahresvergütung von 150 Mk. (anfänglich 200) — die demnächst noch mehr herabgesetzt werden soll — ist die nötige Einheitlichkeit vollkommen erreicht. Daß sie nicht gegen das Interesse des Publikums verstößt, beweist die stets zunehmende Erweiterung des Fernsprechnetzes. Freilich die Einführung eines europäischen Einheitstarifs, den die internationalen Beziehungen verlangen, die der Fernsprecher von Tag zu Tag mehr erreicht, wird, wie auch beim internationalen Telegraphenverkehr, noch längere Zeit ein stiller Wunsch bleiben. Doch ist zu hoffen, daß die deutsche Reichspostverwaltung dies Ziel, das Stephan schon z. Z. der Gründung des Weltpostvereins sich für den Telegraphen gesteckt hatte, und dem er dadurch, daß er Verminderungen und Verringerungen der Taxgruppen durchsetzte, in mancher Hinsicht schon nahe gekommen ist, schließlich noch siegreich erkämpft. Kann doch Deutschland mit Genugthuung darauf blicken, daß der billige Welttarif in der Telegraphie, wie er seit Anfang 1891 bei uns besteht, jetzt im Gesamtmitteleuropa eingeführt ist, und daß der Worttarif auch im Welttelegraphenverkehr Eingang gefunden hat.

Neben der Elektrizität hat sich die deutsche Reichspost

auch die Luft für ihre Zwecke dienstbar gemacht, und zwar als Triebmittel für ihre Rohrpostanlagen. Die Rohrpost dient dem Schnellverkehr innerhalb der Städte und hat dort, wo sie besteht, den Bestelldienst durch Eilboten übernommen. Das Bedürfnis nach einer mechanischen Eilbotin ergab sich in den Großstädten aus der Verzögerung, die eine Beförderung vom Haupttelegraphenamte nach Gebieten an der Stadtgrenze durch Boten schon wegen der weiten Wege erleiden mußte. Um die Eilbestellung in Berlin zu vervollkommnen, wurde 1876 eine Rohrpost angelegt. Verschiedene Postämter, sogenannte Rohrpostämter, sind durch ein unterirdisches Rohrnetz miteinander und mit dem Haupttelegraphenamte verbunden. Durch diese Leitungen werden mit Personenzugsgeschwindigkeit Blechbüchsen mittels Luftdruck oder, wie es heute ausschließlich geschieht, durch Ansaugen, d. h. durch Erniedrigung des Luftdruckes in der Fahrrichtung, hindurchgetrieben. In den büchsenartigen Behältern, die durch eine Lederscheibe, die Treibscheibe, gegen die Rohrwand abgedichtet sind, werden Depeschen und Eilbriefe dem bestellenden Postamt oder dem Haupttelegraphenamt zugeführt. Das Röhrennetz erstreckt sich unter das ganze Weichbild Berlins, Rixdorfs, Charlottenburgs und Schönebergs. Anfänglich verbanden 25,9 Kilometer Rohrlänge nur 15 Rohrpostämter, heute giebt es 51, die Gesamtlänge der Rohrpostanlage beträgt 107,81 Kilometer, und in ihr verkehren von morgens 8 bis abends 9 Uhr die Rohrpostzüge. Manche Ämter fertigen in einer Stunde bis 25 Züge ab. Bis zu 5 1/2 Millionen Gegenstände wurden in den letzten Jahren durch die Rohrpostleitungen ihrem Ziele näher geführt.

VIII.

Die Weltpost.

Als die Schranken, welche die staatliche Zersplitterung Deutschlands seinem Postwesen an allen Ecken und Enden steckte, durch die Neugestaltung der Dinge nach den siegreichen Kriegen beseitigt waren, und der innere Bau des

Gebäudes der neuen deutschen Reichspost nach Einführung mancher Verbesserungen schon recht wohnlich geworden war, suchte Stephan die Postgemeinschaft auch auf Staaten außerhalb Deutschlands auszudehnen. Die Postbeziehungen des Reichs zum Auslande waren noch äußerst verwickelt und unsicher, wenn auch schon für den Austausch von Postsendungen unter den verschiedenen Verwaltungen durch Postverträge gewisse Grundsätze bestanden, welche, zwischen den einzelnen Ländern je nach Bedürfnis abgeschlossen, von Zeit zu Zeit durch Zusätze ergänzt und durch neue Verträge ersetzt wurden. Überall waren durch Stephan gleichartige und einfache Vertragsgrundsätze nach Möglichkeit angewandt worden, aber dennoch herrschte in den Bestimmungen der Verträge wegen der Verschiedenheit der Ansprüche und Rechte, welche hierbei die Staaten auf Grund ihrer Lage und der Größe ihres Gebietes geltend machten, noch lange keine Einheitlichkeit. Gegen früher lagen allerdings die Verhältnisse schon viel einfacher; die Vielgestaltigkeit, wie sie damals gedeihen konnte, war beseitigt — noch 1846 gab es beispielsweise in dem belgisch-preußischen Postvertrag für Briefe nach deutschen Staaten, die durch Preußen gehen mußten, nicht weniger als dreiunddreißig verschiedene Posttaxen.

Mit derartiger Buntscheckigkeit war bereits aufgeräumt. In manchen Verkehrsinteressen, die über die Grenzen der Einzelstaaten hinaus der deutschen Bevölkerung gemeinsam waren, war schon durch Gründung des Zollvereins und durch die Einigung über das Münz- und Handelsrecht eine Annäherung und Verbindung der deutschen Staatsangehörigen entstanden. Zum Zollverein gehörten damals 19 deutsche Staaten mit etwa 7700 Geviertmeilen Bodenfläche und 23 Millionen Einwohnern. Noch weiter war der Verkehr der selbständigen Postverwaltungen untereinander nach gemeinsamen Bestimmungen 1850 durch die Einrichtung des deutsch-österreichischen Postvereins gefördert worden; er brachte schon die Idee der Verkehrsgemeinschaft der deutschen Staaten zum Ausdruck. Bis dahin hatte Deutschland noch 17 selbständige Landespostanstalten gehabt, welche

innerhalb ihrer Gebiete den Verkehr nach selbständigen, unter sich zum Teil erheblich abweichenden Regeln geordnet hatten. Der deutsch-österreichische Postverein war also immerhin schon ein großer Fortschritt. Er bestand aus 16 deutschen Postverwaltungen. Österreich und Preußen gehörten dem Verein mit ihrem ganzen Staatsgebiete an; außer diesen umfaßte er nur deutsches Gebiet. Sämtliche zu diesem Verein gehörige Staaten bildeten für die Briefpost und den Zeitungsversand ein einheitliches und ungeteiltes Postgebiet. Mußte ein Brief bei seiner Beförderung mehrere deutsche Länder berühren, so fiel die einzelne Landesposttaxe, die sonst noch bezahlt werden mußte, fort. Das Porto wurde, ohne Rücksicht auf die einzelnen Landesgrenzen, lediglich nach der geraden Entfernung vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte nach der gemeinschaftlichen Vereinstaxe berechnet, welche bis 10 Meilen 1 Sgr. oder 3 Kr., über 10—20 Meilen 2 Sgr. oder 6 Kr., über 20 Meilen 3 Sgr. oder 9 Kr. für den einfachen Brief betrug. Das Gewicht des letzteren war allgemein in Zollot festgesetzt worden — als Gewichtseinheit diente das Zollpfund, als Entfernungsmaß die deutsche (geographische) Meile und als Hauptwährungen der 14-Thaler-, 20-Gulden- und 24 1/2-Guldenfuß. Für unfrankierte Briefe wurde, um die Freimarkenverwendung zu fördern, ein Zuschlagporto von 1 Sgr. bestimmt. Durch den Vereinstarif wurde das Briefporto auf die Hälfte, ja selbst auf ein Drittel der früheren Sätze und in vielen Fällen noch weiter ermäßigt, und statt einer schwierigen und verwickelten gab es nun eine klare und einfache Taxe, deren richtige Handhabung die Beteiligten ohne Mühe selbst überwachen konnten. Für Kreuzbandsendungen bestand ohne Unterschied der Entfernung der gleichmäßige Satz von 4 Pf. Für diese selbst im Vergleich zu unseren heutigen Verhältnissen billige Taxe konnte man eine Zeitung von Memel nach Mailand schicken, denn die Lombardei gehörte damals bekanntlich noch zu Österreich.

Ein sehr wesentlicher Fortschritt wurde im deutsch-österreichischen Postverein in der Behandlung der Zeitungen

erreicht. „Jeder postalische Grenzpfahl war früher für die deutsche Presse eine nur mit schweren Opfern zu überschreitende Mautlinie, welche sich so oft wiederholte, als die Postillonsuniformen im lieben Deutschland wechselten, jede andersfarbige Schnur und Quaste am Posthorn ist für die arme deutsche Zeitung ein neuer Zollstock, welcher die Zeitungsleser schwer drückt und in vielen Fällen gleich einer Verbottafel anzusehen ist." So schilderte Huttner in seinen Beiträgen zur Kenntnis des Postwesens den Hergang im internationalen Zeitungsverkehr im Jahre 1847. Der Postvereinsvertrag beseitigte diese Übelstände, indem er den Grundsatz der Gebietseinheit der deutschen Postbezirke auch auf den internationalen Zeitungsverkehr ausdehnte. Statt des Durchgangsportos, das jedes Postwesen sonst für Briefschaften erhoben hatte, die, um an ihren Bestimmungsort zu gelangen vorher durch einen oder mehrere deutsche Postbezirke befördert werden mußten, erhielten die Verwaltungen Entschädigungen, deren Höhe von Zeit zu Zeit aus dem Gewichte und der Länge der Beförderungswege der durchgehenden Briefschaften ermittelt wurde. Die Einnahmen aus der Briefpost behielt jeder Staat für sich. Diese Art der Teilung gründete sich auf den Erfahrungssatz, daß der Briefwechsel zwischen denselben Orten hin- wie herwärts durchschnittlich von gleichem Umfange ist. Durch dieses einfache Auskunftsmittel wurde jede umständliche und den technischen Postdienst so belastende Abrechnung erspart.

Die Erleichterung, die der deutsch-österreichische Postverein dem deutschen Postverkehr brachte, war also sehr bedeutend, doch war seine Entwicklungsfähigkeit in sich selbst gehemmt, sodaß er mit seinen Leistungen hinter den steigenden und sich vervielfältigenden Bedürfnissen des Verkehrs stets zurückblieb. Jede Änderung der Vereinsbestimmungen erforderte nämlich Einstimmigkeit aller Beteiligten, und da diese nicht immer zu erreichen war, bildete das „Nein" einer einzigen Postverwaltung ein Hemmnis für die anderen. Immerhin nötigte die Zugehörigkeit zu ihm die deutschen Postverwaltungen, doch etwas Rücksicht aufeinander zu nehmen. Vielfach drängten die Verkehrs-

beziehungen der einzelnen Staaten zu einander schon mit zwingender Gewalt zum Verlassen der alten Pfade: Eisenbahnen durchschnitten bereits die Länder und kehrten sich nicht mehr an die Landespfähle, der überseeische Handel der deutschen Seestaaten, namentlich Preußens und der Hansestädte, nahm erneuten Aufschwung und erschloß Handelsbeziehungen zu den fernsten Ländern — trotzdem wurde das Postwesen überall noch von Sonderinteressen beherrscht, die eine Interessengemeinschaft großen Stils mit dem Auslande nicht aufkommen ließen. Es fehlte überall noch an der nötigen Gleichförmigkeit und Einheit, ohne die ein Postverkehr nur unter sehr umständlichen Formen gehandhabt werden kann. Das Briefgewicht wurde im deutsch-österreichischen Postverein nach Zollot, in Amerika und England nach Unzen, in Frankreich Belgien und Italien nach Grammen bestimmt. Je nach den Gewichten waren auch die Steigerungssätze verschieden: Deutschland berechnete seine Portoforderung nach dem Briefgewicht von Lot zu Lot, Dänemark von $^3/_4$ zu $^3/_4$ oder von $^1/_2$ zu $^1/_2$ Lot, Frankreich von 10 zu 10 Gramm u. s. w. Ein Brief, der verschiedene Länder zu durchlaufen hatte, kam also in jedem in eine andere Gewichts- und infolgedessen auch in eine andere Portoklasse. Jede Postverwaltung belegte die internationalen Postsendungen mit der Taxe ihres eigenen Gebietes und schaffte sie bis an die Grenze des benachbarten Landes, das ebenso verfuhr und seine Taxe hinzuschlug. Die Frankierung eines Briefes von Deutschland nach der Schweiz war also nicht möglich; auch nicht die unfrankierte Absendung, da der Brief bis zur Grenze frankiert werden mußte. Wo die Grenze, da war die Schranke. Nach einem dritten Lande, z. B. nach Italien, war die Sendung in geschlossenen Posten, z. B. in Postsäcken, überhaupt nicht möglich; es mußte die Einzelauslieferung an das Zwischenland erfolgen. Dieses (die Schweiz) verlangte wiederum seine Taxe; es mußte also seinen Tarif an die deutschen Postanstalten mitteilen, damit diese vom Absender außer der deutschen auch die schweizerische Taxe erheben konnten. Italien zog den Betrag seiner Taxe vom Empfänger ein. Beide Reiche,

Deutschland und Italien, bestanden aber früher aus einer Anzahl selbständiger Staaten, die ihre Durchgangsgebühren verlangten. Manche Staaten suchten überdies aus ihrer günstigen Lage noch besonders Kapital zu schlagen und verlangten, wie z. B. Frankreich, hohe Durchgangsgebühren. Hiernach lassen sich die Leidensstationen ermessen, die einst ein Brief von Norwegen nach Portugal oder von England nach Griechenland zu durchlaufen hatte. Die große Mannigfaltigkeit in der Behandlung der Postsachen in den verschiedenen Ländern wurde 1862 endlich durch die Verträge, die, wie schon erwähnt, der Postrat Stephan mit einer ganzen Anzahl wichtiger Verkehrsländer abschloß, etwas beschränkt. Schon lange bevor er an leitender Stelle stand, hat er in klarer Erkenntnis des zu erstrebenden Zieles darauf hingearbeitet. Mit einer ganzen Reihe Verwaltungen hatte die preußische und späterhin die norddeutsche Post schon im Sinne Stephans Verträge abgeschlossen. Der erste war der Postvertrag mit Spanien, für den Stephan eigenhändig 1863 die Unterlagen ausgearbeitet hat, die so sehr die Billigung seiner Vorgesetzten fanden, daß er selbst mit der schweren Aufgabe betraut wurde, die Postverhältnisse zwischen den Staaten der pyrenäischen Halbinsel und Preußen günstiger zu gestalten. Es gelang ihm, in Madrid die schwierigen Verhandlungen, unterstützt durch seine Sprachkenntnisse, zu einem ersprießlichen Ende zu führen, so daß auf Grund seiner Abmachungen ein Vertrag zu stande kam. Doch gab es noch Übelstände genug.

Große Mißverhältnisse herrschten namentlich im Seeporto. Den Briefaustausch z. B. zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Europa vermittelten englische, französische, amerikanische und hanseatische Segelschiffe. Je nach seinem Bestimmungsort und nach dem Wege, auf dem der Brief dahin gelangte, ob mit einem französischen oder hanseatischen Schiff, war das Porto für einen Brief verschieden; so kostete ein Brief aus Sachsen nach Südamerika über England etwa 20, über Frankreich dagegen nur gegen 13 Neugroschen. Unsicherheit und Verschiedenheit bei der Einschätzung eines Briefes also überall. Es war darum ein

großer Gedanke, als der amerikanische Generalpostmeister Montgomery Blair am 4. August 1862 den damaligen Staatssekretär der Vereinigten Staaten in einem amtlichen Schreiben ersuchte, eine Zusammenkunft der verschiedenen europäischen und amerikanischen Postbehörden zu veranlassen, damit dort die bestehende Verwirrung und Ungleichheit im internationalen Postverkehr besprochen und Mittel und Wege zur Verständigung über gleiches Gewicht, Portosätze, Grundsätze für Beförderung der Post zu Lande und zu Wasser erwogen werden könnten. Die Bundesregierung in Washington übermittelte durch ihre Gesandtschaften die Denkschrift ihres Generalpostmeisters den europäischen Regierungen, und es kam in der That eine solche internationale Zusammenkunft zu stande. Sie währte in Paris vom 11. Mai 1863 bis zum 9. Juni, und an ihr nahmen Preußen, Österreich, Frankreich, Großbritannien, Italien, die Vereinigten Staaten, Belgien, Spanien, Portugal, Dänemark, die Niederlande, die Schweiz, die Hansestädte, Costa Rica und die Sandwichs-Inseln teil. Leider lag aber gerade darin, daß verhältnismäßig viele Staaten sich an dieser Zusammenkunft beteiligten, ein Hemmnis, das gesteckte Ziel zu erreichen; denn so viel Staaten, so viel verschiedene Interessengruppen, deren Vereinigung um so schwieriger sein mußte, als damit zugleich eine Beseitigung all der verschiedenen Systeme verbunden war, nach denen das Postwesen der einzelnen Länder bis dahin gehandhabt wurde. Es fehlte also noch an den Vorbedingungen, welche das glatte Zustandekommen einer Vereinbarung über den internationalen Postverkehr hätte herbeiführen können. Wohl wurde schon vom kostenlosen Durchgangsverkehr durch die Zwischenländer, vom Austausch geschlossener Briefsendungen, von der Festsetzung einer einheitlichen Taxe für die Briefbeförderung auf verschiedenen Wegen nach demselben Bestimmungslande gesprochen; aber der Boden, auf dem alle diese Vorschläge ihre Früchte tragen sollten, war noch zu wenig vorbereitet, zu wenig einheitlich bestellt, als daß die richtige Saat dort schon hätte reifen können. Zwar einigte man sich auf der Pariser Zusammenkunft über einige Grund-

sätze in der Behandlung mancher Postsachen im internationalen Verkehr — in Zukunft beförderte die Post auch Wertbriefe; Drucksachen, Warenproben u. s. w. sollten nach einer ermäßigten Taxe versandt werden, auch die Möglichkeit, jeden Brief bis zu seinem Bestimmungsorte frei zu machen, sollte hinfort gegeben sein, ein einheitliches Seeporto kam zu stande u. s. w. u. s. w.; aber Portoeinheit, Gewichtseinheit, das Wesentlichste für eine gleichartige Behandlung aller internationalen Postsachen, wurde keineswegs erreicht, von einer allgemeinen Vereinigung der Postverwaltungen blieb man noch sehr weit entfernt. Erst einige Jahre später, als der Krieg von 1866 in Deutschland eine große politische Einheit geschaffen und sich daraus auch eine größere postalische Gemeinsamkeit entwickelt hatte, fand die Vereinsidee günstigere Verhältnisse vor. In Deutschland mußte sie die größte Werbekraft entwickeln, denn man hatte hier die postalische Zersplitterung am schärfsten empfunden, und außerdem besaß Deutschland im deutsch-österreichischen Postverein ein geschichtliches Vorbild. Schon 1858 bezeichnet Stephan in seiner „Geschichte der preußischen Post“ den deutsch-österreichischen Postverein geographisch als eine Gemeinschaft, die der Kern- und Ausgangspunkt weiterer, umfassenderer genossenschaftlicher Bildung der europäischen Staaten sein und ein wichtiges Hilfsmittel zur Erfüllung der geschichtlichen Aufgabe unseres Zeitalters bilden würde. Er hatte also die Unhaltbarkeit der Zustände, wie sie außerhalb des deutsch-österreichischen Postvereins bestanden, bereits zu einer Zeit erkannt, als noch niemand im entferntesten auf eine Änderung hoffen durfte. Und daß er mit zäher Thatkraft für eine Änderung der Verhältnisse im Sinne einer Vereinigung und größerer Einheitlichkeit schon ein Jahrzehnt lang ernst bemüht gewesen — das ist ein Verdienst Stephans. Stets suchte er in allen Verhandlungen, die er mit verschiedenen Staaten zum Abschluß von Postverträgen zu führen hatte, statt der Buntscheckigkeit und Unsicherheit sachliche Übereinstimmung und Einheitlichkeit in den Taxen und in dem Abrechnungsverfahren zu erreichen und erreichte sie auch. Zuletzt noch setzte er in dem Postvertrag, der nach dem Frankfurter

Frieden den Postverkehr Deutschlands mit Frankreich regeln sollte, trotz großen Widerstandes Frankreichs seine Grundsätze durch. Die Verhandlungen währten zwar mehrere Monate, endigten aber schließlich doch zu beiderseitiger Befriedigung. Insgesamt waren es nicht weniger als 24 Postverträge und Postübereinkommen, die der Norddeutsche Bund und später das Reich allein in den Jahren von 1868—1874 mit fremden Ländern abgeschlossen hatte, und die überall auf einheitlichen Vertragsgrundsätzen beruhten. Der Weg zu einer allgemeinen Postvereinigung war also von deutscher Seite schon etwas geebnet. Und auch die fremden Postverwaltungen, mittlerweile durch dieselben Erfahrungen und Gedankenkreise vorbereitet, zeigten sich empfänglicher für die Idee eines Weltpostvereins.

Ein mächtiger Förderer entstand dieser Vereinsidee in dem Bundeskanzler von Bismarck. Schon im Jahre 1868 hatte der damalige Geheime Oberpostrat Stephan ihm eine Denkschrift über einen allgemeinen Postverein überreicht. In einem Vortrage von wenigen Minuten hatte der 37jährige Postrat in Bismarck das lebhafteste Interesse für diesen Vorschlag erregt. Der Grundgedanke der Stephanschen Denkschrift war, an Stelle der vielen Verträge, die der Norddeutsche Bund in postalischer Beziehung mit dem Auslande geschlossen hatte, *einen einheitlichen* Vertrag zu setzen, der ein Einheitsporto für Briefe, Drucksachen und Warenproben, der Durchgangsfreiheit für solche Postsachen in geschlossenen Sendungen gewährleistete. Das Porto sollte so geteilt werden, daß *jeder das behielt, was er einnahm.* Damit war die schwierige Frage der Portoteilung beseitigt. Alle europäischen Staaten nebst Russisch-Asien, der asiatischen Türkei, Ägypten, Algerien, den Canarischen Inseln und Madeira, sowie auch die Vereinigten Staaten von Amerika, Kanada und die sonstigen britischen Besitzungen in Nordamerika, ferner Grönland sollten so zu einer Verkehrsgemeinschaft zusammengefaßt werden.

Bismarcks praktischer Blick durchschaute sofort, welch wertvollen Plan für die Erleichterung des internationalen Postverkehrs Stephan ihm unterbreitet hatte, und zögerte nicht,

mit seinen diplomatischen Hilfsmitteln für die Verwirklichung einzutreten, doch hinderte für dieses Mal die weitere Verfolgung des Planes der Krieg von 1870/71.

Nach Abschluß des neuen Postvertrags mit Frankreich vom 14. Februar 1872, in welchem nach vielem Sträuben auch Frankreich sich zur Anerkennung der neuen Grundsätze bequemte, schien der Zeitpunkt zu Verhandlungen über eine allgemeine Postvereinigung wieder günstiger. Darum stellte der Reichspostdirektor Stephan im Juni 1873 beim Reichskanzler den Antrag, eine internationale Postkonferenz einzuberufen. Bismarck zeigte sich dem Plane geneigt. Da die Stadt Bern wegen ihrer Lage zu der Zusammenkunft der beste Ort schien, ließ er zunächst beim schweizer Bundesrat anfragen, ob die Schweiz mit einem Zusammentritt des Postkongresses zum 1. September 1873 einverstanden sei. Der schweizer Bundesrat ging auf diese Idee bereitwillig ein, und darauf wurde durch die deutschen Gesandtschaften in Athen, Brüssel, im Haag, Konstantinopel, in Kopenhagen, Lissabon, London, Madrid, Paris, Rom, St. Petersburg, Stockholm, Washington und Wien eine entsprechende Mitteilung nebst einem Vertragsentwurf den betreffenden Regierungen übermittelt. Letzterer entsprach im wesentlichen der Stephanschen Denkschrift von 1868, nur in der Höhe der Portosätze für den einfachen Brief zeigte er Abweichungen. Der schweizer Bundesrat wurde von der Zustellung des Entwurfs an die Regierungen in Kenntnis gesetzt und zugleich aufgefordert, die betreffenden Regierungen in aller Form zur Beschickung des Kongresses einzuladen. Mit Ausnahme Frankreichs, Rußlands und der Türkei erklärten sich alle Staaten bereit, auf der Zusammenkunft durch Bevollmächtigte sich vertreten zu lassen. Frankreich lehnte aus finanziellen Gründen ab — es hatte ja noch an den Kriegskosten zu tragen und scheute den geringen Ausfall, den seinem Staatssäckel ein Postvertrag bringen konnte, der die Vergütungen für den Durchgangsverkehr beschneiden wollte oder ganz wegfallen ließ. Rußland bekundete wohl seine grundsätzliche Zustimmung zu dem Entwurfe, wünschte jedoch aus äußeren Gründen eine Vertagung des Kongresses — es hatte nämlich kurz vorher

mit verschiedenen Staaten besondere Postverträge abgeschlossen, deren Wirkung es wohl erst abwarten wollte. Da Stephan daran lag, ein so umfangreiches Staatsgebiet wie Rußland gleich von vornherein als Mitglied des Postvereins zu haben, so beantragte Deutschland selbst beim schweizerischen Bundesrat eine Vertagung des Kongresses. Indes bereits im Januar 1874 regte Rußland einen Zusammentritt an, und zwar schon zum 15. September desselben Jahres. Diesmal entsprach auch Frankreich der Einladung.

Für Stephan war es ein wesentlicher Punkt, die Abschaffung der Durchgangsgebühren zu erreichen. Um die Verhandlungen darüber zu erleichtern, veranlaßte er vorher noch alle Staaten zur Aufnahme einer Statistik, welche Unterlagen für den Umfang des internationalen Briefverkehrs jedes Landes schaffen sollte und über die Höhe der Einnahmen, die ihm bisher daraus erwachsen waren.

Am 15. September 1874 traten die Bevollmächtigten von 22 Staaten aus 4 Weltteilen — Australien allein war nicht vertreten — im Ständehaus zu Bern zusammen. Vertreten waren Ägypten, Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Rumänien, Rußland, Schweden, die Schweiz, Serbien, Spanien, die Türkei, Ungarn und die Vereinigten Staaten von Amerika. Als Bevollmächtigte hatte die Mehrzahl der Staaten die Leiter des Postwesens oder diesen nahestehende Beamte geschickt. Auch Deutschland hatte seinen Generalpostdirektor entsandt. Um 11 Uhr vormittags trat der Kongreß in dem festlich geschmückten Ständesaal zu seiner ersten Sitzung zusammen. Es war eine geschichtlich denkwürdige Stätte, an der diese 22 Staaten einen Postverein gründen wollten. Das Ständehaus hatte schon anderen wichtigen Versammlungen Unterkunft gewährt. In demselben Raum war einst der schweizer Sonderbundskrieg beschlossen worden, war die Verfassung der schweizer Eidgenossenschaft vereinbart, war 25 Jahre vorher die postalische Vereinigung der 22 eidgenössischen Kantone zu stande gekommen und sonst noch manche wichtige Entscheidung im

gemeinsamen Staatsleben gefällt worden. Die Stätte war also würdig der Begründung des Weltpostvereins. Den Vorsitz im Kongresse führte der Leiter des schweizer Postwesens, Bundesrat Borel. Die Unterlage für die Verhandlungen bildete der deutsche Entwurf zu einem allgemeinen Postvereinsvertrag, der zunächst zur Beratung einem Ausschuß übertragen wurde, zu dessen Vorsitzenden man Stephan ernannte.

Am 15. September hatte der Kongreß seine Verhandlungen begonnen, und am 9. Oktober war durch Unterzeichnung des Vertrages der Weltpostverein ins Leben gerufen. Innerhalb weniger Wochen hatten sich dadurch die wichtigsten Kulturländer des Erdballs zu einer Postgemeinschaft zusammengeschlossen — 22 europäische und überseeische Staaten mit einer Bevölkerung von 345 Millionen Seelen. Daß sie herbeigeführt werden konnte, war das Verdienst des deutschen Generalpostdirektors Stephan. Es war in der That ein Kulturwerk, und mit Recht konnte sein Schöpfer am Schluß der Verhandlungen den Mitgliedern des Kongresses zurufen, daß eine solche Völkergemeinschaft bis dahin in der Geschichte ohne gleichen gewesen sei. Nach deutschem Plane, durch deutsche Thatkraft und deutsche Ausdauer ist sie zu stande gekommen.

Der deutsche Entwurf ist für die Regelung fast aller Fragen von grundsätzlicher Bedeutung maßgebend gewesen. Im allgemeinen Postverein, und das war das wichtigste, spielten räumliche Entfernungen in der Beförderung von Briefschaften keine Rolle mehr. Alle am Vertrage beteiligten Staaten bildeten für den gegenseitigen Austausch ihrer Briefschaften ein einziges Postgebiet. Briefe, Postkarten, Bücher, Zeitungen und andere Drucksachen, sowie Warenproben und Geschäftspapiere sollten nach Inkrafttreten der Beschlüsse gegen einen einheitlichen bestimmten Satz befördert werden — bei Briefen je 15 Gramm für 20 Pf., bei Drucksachen je 50 Gramm für 5 Pf. Zehn Jahre vorher waren für einen einfachen Brief nach Nordamerika noch 120 Pf., nach Ekuador sogar 245 Pf. zu entrichten. Deutschland hatte im Jahre 1874 für Briefschaften, die nach denselben Ländern gehen sollten,

die sich nunmehr zu einem „Allgemeinen Postverein“ zusammenschlossen, noch 55 verschiedene Portosätze, jetzt ging eine Postkarte für 10 Pf. von Japan nach Südamerika oder von Indien bis hinauf nach den letzten menschlichen Wohnstätten im nördlichen Sibirien. Wie sehr sich unter der Einheitstaxe die Bearbeitung der Postsachen nach dem Auslande vereinfacht hat, wird die Thatsache veranschaulichen, daß jetzt in zwei Druckzeilen die Tarife des Weltpostvereins Platz finden, während im Jahre 1867 die Briefportotarife der Norddeutschen Bundes-Postanstalten ein dickes Buch von über 300 Druckseiten füllten.

Der Allgemeine Postverein riß die postalischen Schlagbäume nieder, die an der Landesgrenze den Austausch von Postsachen und den Durchgang von Land zu Land stellenweise noch hemmten. Jeder vertragschließende Staat gewährte fremden Postsachen freien Durchgang durch sein Gebiet und mußte die ihm übergebenen geschlossenen Briefpakete stets auf dem schnellsten und billigsten Wege weiter befördern. Damit war dem Durchgangslande die Möglichkeit genommen, Durchgangssendungen zu Gunsten seines eigenen inländischen Verkehrs zu vernachlässigen.

Freilich Freiheit des Durchganges bedeutete zunächst noch nicht, daß er unentgeltlich besorgt werden sollte. Der deutsche Vertragsentwurf hatte die Unentgeltlichkeit des Überganges vorgesehen, die sich jedoch noch nicht durchführen ließ. Frankreich und Belgien waren wegen ihrer geographischen Lage Kreuzungspunkte im internationalen Verkehr. Frankreich hatte von jeher durchgehende Postsachen zu Gunsten seines Staatssäckels mit Gebühren belegt, und Belgien wies an der Hand statistischer Erhebungen nach, daß es bei seinem Durchgangsverkehr trotz der niedrigen Gebühren, die es bisher für Durchgangssendungen erhoben hatte, einen Einnahmeausfall von annähernd einer Million Franken haben werde, und daß es 20 mal mehr fremde Briefschaften durch sein Land befördere, als es selbst das Ausland für seinen eigenen Briefwechsel in Anspruch nehme. Auch jene Staaten, welche für den überseeischen Postdienst besondere Seepostlinien geschaffen hatten oder Privatgesellschaften für die

Beförderung der überseeischen Post Zuschüsse gewährten, erklärten sich gegen die Unentgeltlichkeit des Transits. So blieb zunächst im Landverkehr und auch in der Seebeförderung für Strecken von mehr als 300 Seemeilen eine Gebühr bestehen, doch waren die Durchgangsgebühren so mäßig, daß sie auf die Höhe des Briefportos gar keinen Einfluß mehr hatten, das Publikum merkte also von den Kosten des Landtransits gar nichts, die Postkassen der betreffenden Länder glichen auf Grund statistischer Erhebungen alljährlich die Beträge aus, und dadurch wurde die technische Erledigung dieser Postsachen sehr erleichtert, und das seither ebenso kostspielige wie verwickelte Abrechnungsverfahren beseitigt.

Für die Regelung aller Fragen von maßgebender Bedeutung hatte der deutsche Entwurf den Ausschlag gegeben. In seiner Abschiedsrede faßte der Vorsitzende, der Schweizer Borel, das Ergebnis der Beratungen in folgende Sätze zusammen:

„Meine Herren! Der Kongreß von Bern wird nicht nur in den Jahrbüchern der Postgeschichte ein wichtiges Datum bezeichnen, sondern auch in der Geschichte der Menschheit. Indem der Allgemeine Postverein den Interessen des Verkehrs dient, wird er ein Werkzeug der Friedensstiftung und der Annäherung der Völker untereinander sein. Auch unter diesem Titel giebt Ihnen das Werk, das Sie vollendet, ein Recht auf die Dankbarkeit Ihrer Zeitgenossen und der kommenden Geschlechter. Bevor ich den Schluß des Kongresses ausspreche, glaube ich nur der Verkünder Ihrer Gefühle zu sein, wenn ich in Ihrem Namen an die Postverwaltung des Deutschen Kaiserreiches, von der die Initiative zu seiner Einberufung ausgegangen ist, den aufrichtigsten Dank richte."

Stephan erwiderte hierauf:

„Herr Präsident! Meine Herren! Ich kann diesen Saal nicht verlassen, ohne unseren Gefühlen lebhafter Dankbarkeit für die für Deutschland so ehrenvollen Worte Ausdruck zu geben, die unser Herr Präsident soeben ausgesprochen hat. Von diesem Beweis der Teilnahme, dem in so schmeichelhafter Weise die ganze Versammlung bei-

gestimmt hat, bin ich tief gerührt. Was das Verdienst anlangt, so erlauben Sie mir, dies von uns abzuweisen. Wenn Deutschland die Initiative zu unserem gemeinschaftlichen Werke ergriffen hat, so ist das eine einfache Thatsache, kein Verdienst: die wahre Initiative aller Werke dieser Art geht von dem Geiste des Fortschritts unserer Ära und von dem civilisierenden Genius der Menschheit aus. Alle, die auf den verschiedenen Gebieten der Entwicklung des Menschengeschlechts für den Fortschritt thätig gewesen sind, haben teil am Zustandekommen des von uns soeben vollendeten Werkes. Und in dieser Hinsicht denke ich, daß, wenn ein Verdienst in Frage kommen kann, es uns geziemt, unsere Blicke auf die zu lenken, die vor uns — es sind einige dreißig Jahre (sich gegen den Vertreter Großbritanniens wendend) — das Werk der Postreformen begonnen, und auf die, die, indem sie die Initiative zu den Postkonferenzen von Paris im Jahre 1863 ergriffen (sich gegen den Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika wendend), den Boden für unsere gemeinschaftlichen Arbeiten so gut vorbereitet haben.

Wenn unsere gegenseitigen Bemühungen in so kurzer Zeit das gewünschte Ergebnis zuwege gebracht haben, so ist dies das Verdienst der thätigen und erleuchteten Mithilfe der in diesem Saale vertretenen Regierungen, die sämtlich von der Größe der uns gestellten Aufgabe beseelt sind. Die allgemeine und bestimmt ausgesprochene Übereinstimmung, die während des Ganges unserer Beratungen und Verhandlungen geherrscht hat, ist von der glücklichsten Vorbedeutung, und man darf kühn behaupten, daß eine solche Einstimmigkeit der Regierungen der großen Mehrheit der gesitteten Völker des Erdballs eine Thatsache ist, die bis jetzt in der Geschichte ohnegleichen war.

Wenn Deutschland es unternahm, den verschiedenen Regierungen die Vorschläge, die unserer gemeinschaftlichen Arbeit als Grundlage gedient haben, vorzulegen, so war es dabei von der inneren Überzeugung geleitet, daß es im voraus die Sympathieen aller civilisierten Staaten für ein Werk erlangte, das den Frieden, die allgemeine Wohlfahrt und die Brüderlichkeit der Völker zum Zweck hat,

und es war vollständig sicher, daß bei einem Reformwerke dieser Art eine jede Regierung Bundesgenossin sein werde. In Übereinstimmung mit den an diesem Vertrage teilnehmenden Regierungen zur Verwirklichung eines Schrittes auf diesem Wege beigetragen zu haben, das ist die einzige Ehre, nach der Deutschland strebt, und in diesem Sinne glaube ich die Bezeugung Ihrer Teilnahme, die uns immerhin ein kostbares Andenken sein wird, annehmen zu können."

Am 1. Juli 1875 trat der „Allgemeine Postverein" ins Leben. Der ganze internationale Postdienst erfuhr mit dem Tage eine vollkommene Umgestaltung. Der Berner Vertrag hatte auf dem Gebiete des Postwesens eine volkstümliche Einigung geschaffen. „Im Vergleich mit großen politischen Fragen" — so sagte Stephan in der Sitzung des Reichstages vom 20. November 1874 — „nur von bescheidener Bedeutung, kann dieser Vertrag vielleicht doch als die kleine organische Zelle betrachtet werden, aus der sich im Leben der Völker unter der Wärmeentwicklung stärkerer Berührung und durch den Lichteinfluß der Gesittung vielleicht weitere homogene Gebilde lebenskräftig gestalten werden. In jedem Falle verwertet er die Solidarität der Interessen als ein kräftiges Einigungselement; er verbürgt auf seinem Gebiet insbesondere die Eintracht der Regierungen und eröffnet dadurch vielleicht eine Perspektive auf den Satz: Si vis pacem, para concordiam!"

In seiner Weiterentwicklung hat der „Allgemeine Postverein" in der Thal eine Völkergemeinschaft herbeigeführt, wie sie bis dahin in der Geschichte ohne gleichen gewesen ist. Der deutschen Postverwaltung und ihrem Leiter, dem Generalpostdirektor Stephan, gebührt das Verdienst, die treibende Kraft dabei gewesen zu sein. Es war ein ideales Ziel, das Stephan sich vorgesteckt hatte, und das er erreichte. Mit dem „Allgemeinen Postverein" gewährleistete er gewissermaßen eine geistige Freizügigkeit; Millionen von Menschen mußten für ihr Geistes-, Geschäfts- und Familienleben die Folgen dieser großen Erleichterung im Weltverkehr verspüren. Millionen

von Menschen vereinigten sich in dem „Allgemeinen Postverein" zu einem übereinstimmenden Handeln, zu gleicher Handhabung besonderer Vorschriften, sie unterwarfen sich freiwillig einem gemeinsamen Gesetz, für sie alle ist der „Allgemeine Postverein" zu einem Kulturträger und Kulturausbreiter geworden. Ein Staat, der ihm beitreten wollte, mußte sein inneres staatliches Leben erst auf eine gewisse Kulturhöhe bringen; er mußte sein Verkehrswesen entsprechend verbessern, bevor er den Anforderungen der Satzungen des „Allgemeinen Postvereins" genügen konnte; er mußte Postdienstzweige einführen, die er vorher noch nicht hatte. Und somit kann man mit Recht sagen, daß der „Allgemeine Postverein" ein Kulturförderer von außerordentlicher Wirksamkeit gewesen ist. Freilich wir Menschen von heute, die wir mit der jetzigen Behandlung der Postsachen des Weltverkehrs aus alter Gewohnheit vertraut sind, können wohl mit Lessing sagen: „Der Wunder höchstes ist, daß uns die wahren, echten Wunder so alltäglich werden können." Wir nehmen den bestehenden Zustand als etwas Gegebenes hin und haben wenig Neigung, ihn noch als eine Errungenschaft zu würdigen, die unter Kämpfen, unter mühseliger Arbeit eine ungeahnte Erleichterung des Verkehrs von Land zu Land geschaffen hat.

Die große Masse zieht die kleinere an. Dieses physikalische Gesetz hat sich auch an dem großen Körper des „Allgemeinen Postvereins" bewahrheitet. Der einzige europäische Staat, der nicht gleich bei der Gründung dem Postverein beitrat, war Frankreich. Grundsätzlich war seine Regierung mit den Abmachungen wohl einverstanden; sie bedurfte jedoch für den Beitritt erst der Zustimmung ihrer gesetzgebenden Körperschaften, die bald erlangt wurde. Am 1. Januar 1876 schloß auch Frankreich nebst Algier sich dem „Allgemeinen Postverein" an. Immer weiter über die Erde erstreckte sich seine Anziehungskraft und die Erkenntnis der Vorteile, welche der Anschluß an ihn gewähren würde. Freilich stellten sich dem Bestreben, gerade die überseeischen Länder zu gewinnen, zunächst große Hindernisse finanzieller Art entgegen. Die Postdampfer-

linien, welche den Verkehr dahin vermittelten, erhielten für die Beförderung der überseeischen Posten staatliche Unterstützungen. Die unterstützenden Länder konnten aus dem pflichtigen Seeporto die Zuschüsse nicht decken; der Minderertrag mußte also desto größer werden, je mehr überseeische Länder dem „Allgemeinen Postverein" beitraten, und je niedriger die Seeportosätze bemessen wurden. Die Schwierigkeiten, die dadurch der Ausbreitungsfähigkeit des Postvereins drohten, wurden indes durch eine neue Konferenz am 17. Juni 1876 in Bern gehoben, auf der Ägypten, Belgien, Britisch-Indien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, die Niederlande, Norwegen, Österreich-Ungarn, Schweden und Spanien vertreten waren. Obwohl ein einheitlicher Tarif für den Briefverkehr nach und aus allen überseeischen Gebieten nicht erreicht wurde, so bot doch das Übereinkommen auch den betreffenden Ländern die Möglichkeit eines Beitritts. Der nächste Erfolg war, daß Britisch-Indien mit seiner Bevölkerung von 240 Millionen Seelen und die französischen Kolonieen dem Verein beitraten; damit hatte sein Gesamtgebiet schon über 827 000 Geviertmeilen mit 620 Millionen Menschen erreicht. Das nächste Jahr 1877 brachte wiederum großen Zuwachs. Es traten bei verschiedene britische Kolonieen in Asien und Amerika, sämtliche niederländische Besitzungen, Japan, sämtliche portugiesische Kolonieen, das Kaiserreich Brasilien, die spanischen und dänischen Kolonieen, Persien, so daß anfangs 1878 der „Allgemeine Postverein" schon auf 1 Million Geviertmeilen mehr als 740 Millionen Menschen zu gute kam.

Zur Führung der Geschäfte war durch den Berner Allgemeinen Postvereinsvertrag bestimmt, daß unter dem Namen „Internationales Bureau des allgemeinen Postvereins" eine Zentralstelle errichtet wurde, welche unter der oberen Leitung einer durch den Kongreß zu bestimmenden Postverwaltung steht, und deren Kosten von den Postverwaltungen sämtlicher vertragschließenden Staaten bestritten werden. Ein weiterer Artikel bestimmt, daß die oberste Postbehörde der schweizer Eidgenossenschaft das Bureau einzurichten hat, und setzt als Meistbetrag der ge-

meinsamen Kosten des Bureaus 75 000 Franken fest; diese Summe ist später auf 125 000 Franken erhöht worden. Die Kosten werden auf die Vereinsländer verteilt. Das internationale Postbureau ist zwar innerhalb des ihm zugewiesenen Wirkungskreises durchaus selbständig, steht aber im übrigen unter der oberen Leitung der schweizer Postverwaltung. Sein Sitz ist darum auch in Bern.

Um die Beratung gemeinsamer Angelegenheiten zu ermöglichen und dadurch die Ausbildung des Vereins und die Einführung von Verbesserungen zu fördern, wurde dem Berner Vertrag die Bestimmung eingefügt, daß alle drei Jahre ein Kongreß von Bevollmächtigten der am Vertrage teilnehmenden Länder zusammentreten solle. Die nächste Versammlung war für 1877 in Paris festgesetzt, sie fand aber erst 1878 statt, als Paris seine Weltausstellung hatte. Jeder dieser Kongresse hat den inneren Ausbau gefördert und dem Verein immer mehr Staaten zugeführt. Auf dem Pariser Kongreß waren schon 28 Staaten aus allen Weltgegenden vertreten, und darum erhielt von nun an der Verein den Namen „Weltpostverein“. Jede weitere Tagung brachte dem Weltpostverkehr Erleichterungen und Erweiterungen. Die zweite Pariser Konferenz von 1880 brachte eine postmäßige Beförderung von Paketen unter 22 Staaten zu stande, der Lissaboner 1885, auf dem schon 46 Vereinsländer vertreten waren, erweiterte die Zulässigkeit der Postaufträge, der Wiener Kongreß von 1891 regelte einheitlich den internationalen Postzeitungsbezug, wobei die bewährten Einrichtungen des deutschen Postzeitungsbetriebes als Muster dienten. Von den letzten Erweiterungen der Aufgaben des Weltpostvereins machte die Einführung eines internationalen Paketverkehrs die meiste Mühe. In vielen Ländern war die postmäßige Beförderung von Paketen nur gering entwickelt, manche Postverwaltungen befaßten sich überhaupt nicht mit der Beförderung von Paketen. Jedenfalls bedeutete die Zulassung von 3 Kilo-Paketen zum Weltpostverkehr zu einem einheitlichen Satze einen großen Fortschritt gegenüber der früheren Ungleichmäßigkeit und Unsicherheit in den Gebühren. Den Vorarbeiten

und Bemühungen der deutschen Postverwaltung ist es in erster Linie zu danken, daß diese Neuerung zu stande gekommen ist, wie auch die deutsche Postverwaltung durch stetigen mündlichen und schriftlichen Gedankenaustausch in der Zeit zwischen den Kongressen die ablehnende Haltung anderer Postverwaltungen Neuerungen gegenüber zu besiegen wußte.

Eine sehr wichtige Einrichtung in den Abrechnungen der verschiedenen Staaten untereinander ist auf Deutschlands Antrag vom Wiener Kongreß ins Leben gerufen worden, nämlich eine Zentral-Abrechnungsstelle. Trotz des im Weltpostverein durchgeführten Grundsatzes, daß beim Briefverkehr jedes Land die Beträge, die es an Briefgeld u. s. w. erhebt, behalten soll, müssen doch zwischen den Vereinsverwaltungen umfangreiche Abrechnungen stattfinden, z. B. für die Durchgangsentschädigungen, ferner für die Summen aus dem Postanweisungsverkehr, außerdem auch für den Austausch von Briefen und Kästchen mit Wertangabe u. s. w. Mit der Zahl der Länder wuchsen natürlich auch die Schwierigkeiten, eine richtige Ausgleichung der verschiedenen Beträge herbeizuführen. Deutschland beantragte darum auf dem Wiener Postkongreß (1891) die Errichtung einer Zentral-Abrechnungsstelle des Weltpostvereins, und zwar auf Grundlage des im Bankverkehr seit langer Zeit angewendeten und erprobten Clearing-Systems. Jede Postverwaltung sendet bis zum 15. jeden Monats einen Nachweis ihrer Schuld und Forderung an die anderen Postverwaltungen der Abrechnungsstelle ein, diese prüft die Richtigkeit der Eintragungen und sendet bis zum 22. jeden Monats den beteiligten Verwaltungen eine Abwicklungsübersicht. Ergiebt sich z. B. für ein Land

eine Gesamtschuld von	2 500 100	Fr.
und eine Gesamtforderung von	1 640 200	Fr.
so bleibt ein Schuldbetrag von	859 900	Fr.

Die Übersicht giebt weiter an, daß davon zu zahlen ist,

an die Verwaltung zu X	534 500	Fr.
" " " " Y	325 400	Fr.
zusammen	859 900	Fr.

Nach dieser Aufstellung erfolgt dann der Barausgleich. Obwohl die Zahl der Länder, die sich dem Verfahren angeschlossen haben, im Verhältnis zu der Gesamtzahl der dem Weltpostverein angehörenden Staaten nur gering ist, so sind durch die Vermittlung der Zentral-Abrechnungs- und Ausgleichstelle 1897 doch 63 Millionen oder monatlich gegen $5^1/_4$ Millionen Franken ausgeglichen worden. An dieser Summe ist die deutsche Reichspostverwaltung mit einer Forderung von 28,1 v. H. oder monatlich mit über $1^1/_8$ Millionen Franken beteiligt. Der Gesamtschuldbetrag der deutschen Verwaltung beträgt monatlich im Durchschnitt etwas über 700000 Franken, so daß Deutschland allmonatlich gegen 670000 Franken empfängt.

Die einzige grundsätzliche Frage, die bisher im Interesse des Weltverkehrs zu lösen blieb, war die Unentgeltlichkeit des Durchgangsverkehrs. Auch der letzte Kongreß, der 1897 in Washington tagte, hat sie nicht zur Entscheidung gebracht. 91 Vertreter von 55 Staaten der Erde hatten sich dort eingefunden; der Begründer des Weltpostvereins konnte nicht mehr dabei sein. Wohl war er als Abgesandter Deutschlands angemeldet, seine Vollmacht war auch bereits vom Kaiser vollzogen, als ihn die heimtückische Krankheit aufs Lager warf. Sein Stuhl war mit Trauerflor umhüllt und wurde während der Sitzungen leer gelassen, und sein Pult war mit einem Kranze von Eichenlaub und Immortellen geschmückt. Gegenwärtig giebt es kein Land mehr, welches über ein geordnetes Postwesen verfügt, das nicht schon Mitglied des Weltpostvereins geworden wäre. In Washington haben auch China, Korea und der Orange-Freistaat — die einzigen Kulturländer, die bis dahin dem Weltpostverein noch nicht angehörten — ihren Beitritt angemeldet. Mehr als 1396 Millionen Menschen stehen heute die Einrichtungen des Weltpostvereins zur Verfügung. Die Erleichterung, die er im Gedanken- und Güteraustausch der Menschheit geschaffen, hat in allen Ländern auf das geistige und wirtschaftliche Leben die wohlthätigste Rückwirkung ausgeübt; er hat die innere Entwicklung der Länder begünstigt und den Handels- und Verkehrsbeziehungen der Völker untereinander den groß-

artigsten Aufschwung gegeben. Seit seinem Bestehen hat sich der Weltverkehr annähernd vervierfacht — Deutschland versendet und empfängt durch die Weltpost von allen Ländern die meisten Postsachen —, während die natürlichen Umstände, die sonst eine Hebung des Verkehrs bedingen, wie Wachstum der Bevölkerung, Zunahme von Handel und Wandel u. dergl., in den 24 Jahren seit Gründung des Weltpostvereins eine solche Steigerung nicht erfahren haben: es bleibt also ein namhafter Bruchteil an Aufschwung, der allein dem Einfluß des Weltpostvereins sein Dasein verdankt. Er ist ein Werkzeug zur Ausbreitung der Kultur gewesen, und daß ein solcher Kulturförderer der Menscheit entstanden ist, das ist ein bleibendes Verdienst des deutschen Generalpostmeisters Dr. von Stephan.

IX.

Reichspostdampferlinien.

Aber nicht bloß die Staaten unter sich — enger schloß Stephan auch die überseeischen Lande an das Deutsche Reich, und die in fernen Welten lebenden Landsleute an ihre Heimat durch Einrichtung der Reichspostdampferlinien. Jahrzehnte hindurch, bis zur Herstellung seiner politischen Einheit, war Deutschland in der Beförderung seines überseeischen Briefwechsels auf die Schiffe fremder Staaten angewiesen. Nur auf ganz wenigen Postdampfern wehte vorher die deutsche Flagge; heute fahren deutsche Postdampfer nach allen Weltteilen.

Unser überseeischer Postverkehr hat dadurch an Sicherheit und Schnelligkeit gewonnen, neue und bessere Verkehrsgelegenheiten sind dem deutschen Handel erwachsen, und schließlich ist die Zuwendung der Postbeförderung an heimische Gesellschaften auch eine Förderung deutschen Unternehmungsgeistes, die unserem ganzen wirtschaftlichen Leben zu gute kommt.

Der deutsche Außenhandel hat sich von 1872 bis 1897 um 60 v. H. gehoben, also sich in weit stärkerem Maße entwickelt, als die Bevölkerung des Reichs in demselben Zeitraum (30 v. H.) gestiegen ist. Für den außer-

ordentlichen Aufschwung unseres überseeischen Handels spricht auch die Ausbreitung deutschen Geldes in überseeischen Ländern. Es sind allein in den letzten Jahren errichtet worden: die Brasilianische Bank für Deutschland mit 10 Millionen Mark in Rio de Janeiro und mit Zweigstellen in Santos und San Paulo; die Deutsche Überseeische Bank mit 12⁴/₅ Millionen Mark in Buenos-Aires, mit Zweigstellen in Valparaiso, Santiago di Chile, Conception, Valdivia und Iquique; die Deutsch-Asiatische Bank mit einer Summe von 15 Millionen Mark in Shanghai und mit Zweigstellen in Tientsin und Kalkutta; die Bank für Chile und Deutschland mit 10 Mill Mark und dem Sitze in Valparaiso und Santiago. Außerdem werden noch große Unternehmungen, Eisenbahnbauten in Südafrika, in den Vereinigten Staaten, in Südamerika durch deutsches Geld unterhalten. Wenn die Rechnung Professor Schmollers richtig ist, daß Deutschland alljährlich ein Drittel seiner Ersparnisse in fremden Staaten anlegt, so kann man sich vorstellen, welche Unsummen deutschen Geldes in großgewerblichen und wirtschaftlichen Unternehmungen des Auslandes stecken.

Allen diesen, soweit sie nicht bloß Beteiligung mit Geld, sondern auch deutsche Handels- und Wirtschaftsbeziehungen in sich begreifen, ist die Verbindung, welche die deutschen Seepostlinien mit dem deutschen Mutterlande gebracht haben, sicherlich nur förderlich gewesen.

Nach überseeischen Ländern außer Amerika war der Postversand und die Verschiffung deutscher Industrieerzeugnisse, sofern das nicht noch Frachtdampfer deutscher Flagge besorgten, ausschließlich auf englische und französische Schiffe angewiesen, ein Zustand, der der Großmachtstellung Deutschlands völlig unwürdig war. Stephan wirkte dahin, daß der Postverkehr mit überseeischen Ländern deutscher Unternehmungslust zu gute kam, — der Stephan zur See war ebenso tüchtig wie der zu Lande. Gut die Hälfte der von Amerika ausgehenden Briefposten befördern der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie, während in die andere Hälfte sich gegen elf ausländische

Linien zu teilen haben. Um aber den überseeischen Postverkehr noch mehr zu beschleunigen, haben die Postverwaltungen Deutschlands und der Vereinigten Staaten auf Anregung des Staatssekretärs Dr. v. Stephan am 1. April 1891 auf den deutschen Schiffen sogenannte Seeposten eingerichtet. Die Bremer und Hamburger Schnelldampfer haben auf dem Oberdeck eine eigene Postkammer, die, ähnlich wie die Bahnpostwagen, mit allem zur Bearbeitung der Postsachen Nötigen versehen ist. Je ein deutscher und amerikanischer Ober- und Unterbeamter begleiten die Post von Bremerhaven oder Hamburg nach Amerika. Unterwegs sichten und bearbeiten in diesen schwimmenden Postämtern die Beamten die Sendungen, so daß sie im Ausschiffungshafen ohne Zeitverlust gleich auf der richtigen Landlinie weiter befördert werden können. Durch diese Seeposten ist eine Beschleunigung der Bestellung am Lande um 6 bis 24 Stunden erreicht worden, was heute, wo Schnelligkeit das Verkehrsleben so sehr beherrscht, und wo der Wettbewerb, der auf fast allen Meeren zwischen den seefahrenden Völkern ausgefochten wird, nicht mehr nach Wochen, sondern nach Tagen und Stunden rechnet, in kaufmännischen Kreisen die lebhafteste Anerkennung gefunden hat.

Die Bedürfnisse des Weltverkehrs verlangen von einem Postdampfer die Pünktlichkeit eines Schnellzuges. Der immer mehr steigende überseeische Post- und Reiseverkehr erheischt schnelle, große und regelmäßig laufende Dampfer, und die konnten nach den Erfahrungen, wie sie aus Frankreich und England vorlagen, nur durch hohe staatliche Unterstützungen unterhalten werden. Bis dahin hatte das Deutsche Reich für die zehn von Hamburg und Bremen auslaufenden Amerika-Linien nur gegen 300000 Mark jährlich aufzuwenden brauchen; diese Linien konnten sich wegen der regen Handelsbeziehungen und des lebhaften Warenaustausches, der von jeher zwischen Deutschland und Amerika geherrscht hat, allein ernähren, und die Reichspostverwaltung konnte demgemäß für eine verhältnismäßig geringfügige Summe die Beförderung ihrer Posten nach dem westlichen Festlande erkaufen.

Ganz anders lagen die Verkehrsverhältnisse, die uns nach Osten hin zur Verfügung standen. Mit Ostasien und Australien hatte Deutschland noch gar keine Schnelldampferlinien, während England neun, Frankreich sieben, Österreich zwei und Italien vier Seepostverbindungen dahin unterhielt; England gab für diesen Seepostdienst jährlich 13 Millionen, Frankreich 20, Österreich 4 und Italien 7 Millionen Mark aus. Deutschland, obwohl sein Handel im Weltverkehr die dritte Stelle einnahm, und seine Kauffahrteiflotte damals die drittgrößte der Welt war, mußte seine Posten nach den ausgedehnten und verkehrsreichen Gestaden der östlichen Erdhälfte durch fremde Dampfer befördern lassen! Ein solcher Zustand war weder vom handelspolitischen Gesichtspunkte aus nützlich, noch entsprach er der Stellung und Bedeutung Deutschlands im Weltpostverein, noch einer politischen Großmacht überhaupt.

Das Verdienst, die Anregung zur Einrichtung deutscher Reichspostdampferlinien nach dem Osten gegeben zu haben, gebührt wiederum dem Staatssekretär Dr. v. Stephan, wie er auch bei der Aufstellung und Verteidigung der Gesetzesvorlagen die Hauptarbeit geleistet hat. Der Plan ist, wie Stephan in der Budgetkommission des Reichstags von Ende Juni 1884 ausführte, bereits im Juni 1874 und zwar am Tage nach dem Geburtstag des Weltpostvereins zu Bern entstanden, und mußte damals sozusagen entstehen, weil gerade bei den Verhandlungen des Weltpostvertrages die Schwierigkeiten und Abhängigkeiten deutlich hervortraten, in denen sich Deutschland mangels solcher Verbindungen den anderen Großmächten gegenüber befand. An die Verwirklichung des Planes konnte Stephan jedoch nicht sogleich herantreten, weil im Innern des eben erst durch Verschmelzung einer großen Zahl von einzelnen Postgebieten entstandenen Reichspostwesens noch große Aufgaben zu erfüllen waren, die sehr bedeutende Mittel in Anspruch nahmen, z. B. die Verschmelzung der Post und Telegraphie, die durchgreifende Verbesserung des Landpostdienstes, die Erhöhung der Beamtenbesoldungen, die Wohnungsgeldzuschüsse, die Herstellung unterirdischer

Telegraphenlinien u. s. w. Als jedoch der Überschuß der Reichspostverwaltung von Jahr zu Jahr immer mehr stieg — von 6 Millionen Mark im Jahre 1873 auf 20 Millionen im Jahre 1883 —, da nahm Stephan den Plan von 1874 wieder auf und führte ihn auch zu seiner Verwirklichung.

Im Jahre 1884 legte Stephan dem Fürsten Bismarck eine Denkschrift vor, in der er die Notwendigkeit für das Deutsche Reich begründete, nach dem Vorbilde anderer Staaten unter Gewährung von staatlichen Zuschüssen große Schiffahrtsgesellschaften zur Errichtung eigener deutscher Dampfschiffslinien nach Ostasien und Australien zu veranlassen. Fürst Bismarck, der eben die Begründung einer deutschen Kolonialpolitik begonnen hatte, nahm die Stephanschen Pläne mit großem Wohlwollen auf; sie waren ihm „ein neuer Pulsschlag in seiner Kolonialpolitik". Auch der Kronprinz Friedrich Wilhelm, der spätere Kaiser Friedrich, war ein warmer Förderer dieses Gedankens und wirkte im Staatsrat für dessen Ausführung. Das Ergebnis der Stephanschen Anregung war schließlich, daß der Reichskanzler unter Zustimmung des Bundesrats eine Vorlage an den Reichstag brachte, wonach auf 15 Jahre jährlich 4 Millionen Mark für den gedachten Zweck verlangt wurden. In heißem parlamentarischem Kampfe verteidigte Stephan neben dem Reichskanzler die Vorlage, als deren „Pflegevater" Bismarck in seiner für die Entwicklung unserer Kolonialpolitik hochbedeutsamen Rede Stephan nannte. Letzterer faßte im Reichstage die maßgebenden Gesichtspunkte kurz dahin zusammen: Befreiung des überseeischen Verkehrs vom Zwischenhandel, direkte Einfuhr, Erschließung neuer Märkte, Hebung des deutschen Schiffsbaues, Pflege der kaufmännischen, Wahrung der vaterländischen Interessen. Die wechselvollen parlamentarischen Schicksale, die die Vorlage erfuhr, verzögerten die Verwirklichung des Planes erheblich; schließlich am 6. April 1885 wurde sie Gesetz.

Schon am 30. Juni 1886 ging der erste Reichspostdampfer, die „Oder", unter erhebenden Feierlichkeiten von Bremerhaven nach Ostasien in See. „Wir alle, meine

Herren," sagte dabei Stephan, „haben das Bewußtsein, daß der heutige Tag ein für das Vaterland bedeutungsvoller ist; ein historisches Ereignis ist es, daß das erste Schiff, das dazu berufen ist, an seinem Topp die Reichsflagge zu hissen und in die fernsten Weltgegenden deutsche Produkte, aber auch deutsche Sympathieen und Grüße hinauszutragen, heute in See geht. Auch bei diesem neuen Unternehmen, das mit Hilfe des Reichs ins Leben tritt, zeigt sich die gewaltige Macht des heutigen Verkehrs. Der Verkehr ist in unserm Zeitalter das herrschende Prinzip, wie es zu den Zeiten der Hellenen die schönen Künste und Wissenschaften, der Römer das Staats- und Rechtsleben, zur Zeit der arabischen Herrschaft der religiöse Fanatismus, im Mittelalter die religiöse Vertiefung war, die sich mit romantischen Ideen verknüpfte, endlich in der zunächst hinter uns liegenden Zeit die humanistischen und philanthropischen Ideen. Heute ist der Verkehr die beherrschende Macht. Keineswegs ist ein solches Werk gleichbedeutend mit Herrschaft des Materialismus. Fördert der Verkehr doch nicht bloß den Austausch der Güter, sondern auch den der Ideen, Gefühle und Empfindungen, wie die Ergebnisse der geistigen Forschung und vereinigt so die ideelle und reale Seite des Lebens."

Stephan hatte die Bedeutung dieses festlich begangenen Ereignisses richtig erkannt. Diese ostasiatische Dampferlinie war nur die Vorläuferin für andere. Vier Jahre später begann die regelmäßige Postdampfschiffahrt nach Deutsch-Ostafrika, an der sich bald drei deutsche Gesellschaften beteiligten. Gegenwärtig besteht ein geregelter Postverkehr mit allen deutschen Schutzgebieten. Von Hamburg aus fahren deutsche Postdampfer nach Ost- und Westafrika, nach Surabaya und von dort nach „Stephansort", jener Ansiedelung in Kaiser Wilhelmsland, wo unter Leitung des Geheimen Oberpostrats Kraetke, der damals dort Landeshauptmann war, vor versammelten Missionaren, Ruderleuten und Eingeborenen, die Neu-Guinea-Compagnie eine Station gründete. „Wir sind hier versammelt, um einer neuen Station das Leben zu geben und an ihr zugleich die feierliche Taufe zu voll-

ziehen. Eingedenk der hohen Verdienste des großen Staatsmannes, welcher zum Ruhm des deutschen Vaterlandes für die Kultur und Civilisation so Bedeutendes gethan, dem Weltverkehr immer neue Wege geebnet und bis in die entlegensten Gegenden erschlossen hat und dadurch zum Wohlthäter der ganzen Menschheit geworden ist," — mit diesen Worten benannte der Geheime Oberpostrat Kraetke eine Stelle in nächster Nähe der See zwischen zwei kleinen Flüssen „Stephansort".

Über den wirtschaftlichen Nutzen, den die Reichspostdampferlinien dem deutschen Handel, über die Erhöhung, die sie dem deutschen Einfluß gebracht haben, besteht bei allen Einsichtigen längst kein Zweifel mehr. Sie haben die deutschen Handelsbeziehungen mit dem Auslande außerordentlich erweitert. Die Leistungen der deutschen Handelsflotte im Verkehr zwischen Deutschland und Ostasien (China, Japan, Korea, Rußland am Stillen Weltmeer) haben sich in dem letzten Jahrzehnt um 1018 v. H. gesteigert, während die entsprechenden britischen Leistungen nur 76,5 v. H. betragen. Dieses Verhältnis zeigt, wie stark das Ausdehnungsbedürfnis der deutschen Volkswirtschaft ist, und daß mit der Erschließung des riesigen und verheißungsvollen ostasiatischen Marktes ein durchaus wichtiger Schritt zur Förderung der deutschen Wirtschaftsbeteiligung gemacht ist.

X.

Stephan als Reichspostbaumeister.

Ein besonderes Verdienst — und das sei ihm nicht vergessen — hat sich Stephan um die deutsche Baukunst erworben. Wenn die Reichspost- und Telegraphenverwaltung die wichtigen Interessen des Volkes, die ihr anvertraut waren, und die sie in den regsten Verkehr mit allen Kreisen der Bevölkerung brachte, mit der nötigen Lebendigkeit wahrnehmen sollte, mußte sie auch mit ihren Dienst- und Geschäftsräumen dazu im stande sein. Das Gedeihen eines jeden Geschäfts, sei es ein kaufmännisches oder gewerbliches, ist von einem geeigneten Raum ab-

hängig; auch die Post bedarf bei ihrem stetigen Verkehr mit dem Publikum Geschäftsräume in günstiger Verkehrslage. Soll sich der Postdienst ordnungsmäßig abwickeln und den Ansprüchen des Publikums genügen, dann müssen auch zweckmäßige, hinreichend große und vor allen Dingen gesunde Räume vorhanden sein. Die Geschäftsräume, über die vor einem Menschenalter die Postverwaltung verfügte, entsprachen diesen Anforderungen nur in wenigen Fällen; vielfach waren sie außerordentlich dürftig, manchmal sogar einer Staatsanstalt geradezu unwürdig. Die Anzahl der mangelhaften Räume, die die preußische Post schon hatte, wurde noch stark vermehrt, als nach den Ereignissen von 1864, 66 und 1870/71 die Bundes- und später die Reichspost die Posthäuser der hinzugetretenen Länder mit übernehmen mußte. Viele von den Postgebäuden im früheren Thurn- und Taxisschen Postgebiet, in Schleswig-Holstein, Mecklenburg, Hannover, im Königreich Sachsen, in Baden und Elsaß-Lothringen waren geradezu baufällig oder sie entsprachen nur den früheren Betriebsverhältnissen, so daß sie nach Belebung des Verkehrs unter preußischer Verwaltung mit preußischen Einheitssätzen bald zu klein wurden. Für die Folgezeit kam noch hinzu, daß nach Erweiterung des deutschen Eisenbahnnetzes die Brennpunkte des Verkehrs sich vielfach verschoben; es erwuchsen neue Mittelpunkte des Postverkehrs an den Knotenpunkten der Eisenbahnen, während die alten, welche in Ortschaften lagen, in denen die alten Postkurse auf Landstraßen zusammenliefen, bald an Bedeutung verloren. Der ungünstige Zustand, der früher nur an einzelnen Stellen in unleidlichem Maße hervortrat, wurde fast allgemein, als nach dem siegreichen Kriege von 1870/71 das wirtschaftliche Leben in Deutschland in kurzer Zeit einen außerordentlichen Aufschwung nahm und somit an den Postverkehr ganz ungeahnte Anforderungen stellte. Die etwas ursprünglichen Einrichtungen, wie sie für kleinere Postämter sozusagen charakteristisch waren, wo das Publikum der Abfertigung auf Hausfluren, Durchgängen u. s. w. harren mußte, wurden schließlich ganz unhaltbar. Die Räume, die vielfach zur Zeit des Norddeutschen Bundes für das Postwesen

schon unzureichend gewesen waren, wurden völlig unzulänglich, als 1876 nach der allgemeinen Vereinigung von Post und Telegraphie auch noch die Telegraphen-Verwaltung an vielen Stellen ihr Heim in demselben Gebäude aufschlagen wollte und mußte. Überdies fing die Telegraphen-Verwaltung bald mit dem Bau unterirdischer Telegraphenleitungen an; die Endpunkte mußten ihr Unterkommen in reichseigenen Gebäuden finden, sollte nicht der Betrieb durch etwaigen Umzug zeitweise sehr leiden. Alle diese Unzuträglichkeiten und Unzweckmäßigkeiten ließen sich nur durch reichseigene Diensträume heben, und zu dem Zweck mußte die Reichspost- und Telegraphenverwaltung selbst Bauherrin sein. Der Generalpostdirektor fand also bei seinem Amtsantritt auch auf dem Gebiete des Postbauwesens eine schwere Aufgabe vor, für deren Lösung bis dahin keine leitenden Gesichtspunkte und Erfahrungen vorlagen.

Vor 1875 wurden die Baugeschäfte der Post von den Organen der preußischen allgemeinen Bauverwaltung oder der zum Reichspostverbande gehörigen Landesverwaltungen mit besorgt. Als Bausachverständiger war dem Generalpostamt ein Baurat beigegeben, dessen Thätigkeit sich indes fast nur auf Bauten in Berlin beschränkte, welcher jedoch auch Baupläne auswärtiger Postbauten zu begutachten hatte. Bis 1875 wurden gebaut: Das Reichspostamt in Berlin, Leipziger Str. 15, das Oberpostdirektionsgebäude zu Stettin, der ältere Teil des Oberpostdirektionsgebäudes in Posen, sowie ferner die vier Postamtsgebäude in Mainz, Bielefeld, Hagen und Merseburg.

Im Jahre 1875 wurde unter Leitung der obersten Postbehörde eine selbständige Postbauverwaltung geschaffen. An ihrer Spitze stand ein bautechnisches Mitglied des Generalpostamts, den Oberpostdirektionen wurde ein Postbaurat oder ein Postbauinspektor zugeteilt. Die Zahl dieser Beamten hat sich bei der Ausdehnung der Geschäfte und der Vermehrung der reichseigenen Postgebäude inzwischen stark vermehrt. In den nächsten Jahrzehnten hat unter der starken Initiative Stephans diese Behörde eine außerordentlich fruchtbare Thätigkeit ent-

faltet; in jedem Jahre hat sie eine beträchtliche Zahl von neuen großen reichseigenen Dienstgebäuden errichtet — im ganzen mögen es jetzt schon über 280 sein, ganz abgesehen von fast 2000 Posthäusern, die nach Plänen der Reichspostbauverwaltung Privatleute erbauten, um sie hernach der Post mietweise zu überlassen. Die rege Bauthätigkeit, die Stephan entfaltete, hat in mehr als einer Hinsicht nicht bloß für das deutsche Wirtschafts-, sondern auch für das Kulturleben Bedeutung erlangt. In erster Linie gebührt dem Generalpostdirektor das Lob, daß er sich nicht mit der nüchternen Befriedigung eines Bedürfnisses genügen ließ, sondern die Bauthätigkeit seiner Baubehörde in den Dienst idealer Ziele stellte, zur Förderung des Kunstsinnes im Volke. Ernst, Gediegenheit und vornehmer Geschmack beherrschen die Postgebäude. Jede Überladung, jedes überflüssige Beiwerk ist vermieden, und jedes neue Postgebäude gereicht in gleicher Weise dem Reich wie der Stadt, in der es steht, der Reichspostverwaltung wie der Baukunst zur höchsten Zierde.

Wenn die Leistungen der Reichspostbauverwaltung in der öffentlichen Meinung bald mit Lob, bald mit Tadel bedacht worden sind, kann sie das als etwas Unabänderliches mit einem gewissen Gleichmut hinnehmen. Überall und zu allen Zeiten ist der öffentlichen Bauthätigkeit das Gleiche zu teil geworden; immer hat es krächzende Raben gegeben, die die Freude am Großen und Schönen und Idealen mit heiseren Stimmen zu beeinträchtigen suchten. Diese Raben warfen und werfen seit Jahren der Postverwaltung vor, daß sie zu luxuriös und zu teuer baue. „Postpaläste“ hieß es nörgelnd auf der einen Seite, „Wiederaufwachen der Gotik“ auf der anderen. Stephan ließ sich durch solche Äußerungen in keiner Weise in der eigenartigen baukünstlerischen Behandlung der Reichspostbauten beirren. Bald hatte der baulustige Reichspostdirektor auch in dieser Hinsicht die Gunst der Bevölkerung gewonnen. Das große Publikum beobachtete das Entstehen der neuen „Postpaläste“ mit Wohlwollen und Interesse; es sah, daß die Bauschöpfungen des Reichspostdirektors Zierden der Städte wurden, und es empfand, daß sie vorhandene Übelstände

beseitigten und die Verkehrsbedürfnisse besser befriedigten. Die Postgebäude sind doch Geschäftshäuser von einiger Bedeutung. Sie sind fast ununterbrochen in Betrieb, und selbst des Nachts können vielfach die Geschäfte in ihnen nicht ruhen. Keine öffentliche Anstalt unterhält mit allen Schichten des Volkes einen regeren Verkehr als die Post. Des Morgens nach Öffnung der Schalter wie des Abends nach Schluß wird jeder schon mehrfach die unangenehme Erfahrung gemacht haben, daß er ob des Andranges geraume Zeit auf seine Abfertigung hat warten müssen. Große und wohl ausgestattete Warteräume haben also schon für das Publikum Bedeutung — handelt es sich doch um mehr als eine Million Menschen, die tagtäglich an den Schaltern der deutschen Reichspost auf Abfertigung harren! Die Postschalter werden jeden Tag zum Sammelplatz von Menschen aller Stände und beider Geschlechter. Wer aus eigener Erfahrung noch die früheren Zustände kennt, wo vielfach die Postschalter auf dunkle Gänge, auf Thorwege hinausgingen, die im Winter gar nicht geheizt werden konnten, und wo es stets zog, der wird den Bestrebungen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung, möglichst alle Postanstalten von einiger Bedeutung in reichseigenen oder besonderen für den Zweck errichteten Baulichkeiten unterzubringen, die dem Publikum und namentlich auch den Beamten einen gesunden Aufenthalt gewähren, freundlich gegenüberstehen. Das Publikum hat als bester Kunde der Post auch vollen Anspruch darauf, zu verlangen, daß die Postverwaltung durch Herstellung anständiger Aufenthaltsräume in guten Häusern ihm gebührende Achtung zolle. Es darf gewiß auch den lebhaften Wunsch hegen, daß seine täglichen Verkehrsstätten über das nackte Bedürfnis hinaus mit einem angemessenen Aufwand von baukünstlerischer Ausstattung geschmackvoll hergerichtet werden.

Es ist bezeichnend, daß gerade diejenigen, welchen am ehesten ein Urteil über die baukünstlerische Thätigkeit Stephans zustand, nämlich die Angehörigen des deutschen Bauwesens, niemals ein Wort das Tadels gehabt haben; sie haben Stephan stets das wärmste Lob dafür aus-

gesprochen, daß er neben der Befriedigung des nackten Bedürfnisses auch den idealen Beruf der Baukunst im Auge behielt. Einer von diesen schrieb gerade zu jener Zeit, als die Wirkung des Wortes „Postpaläste“ an unbefangenen Gemütern erprobt wurde: „So lange es Kulturvölker gegeben hat, haben diese ihre öffentlichen Gebäude als Gegenstände kunstschöpferischer Darstellung behandelt, und es genügt nicht zum Beweise für die Bildung eines großen Volkes, daß es die steinernen Zeugen vergangener Zeiten ehrt und beschützt. Nicht der Archäologie allein, auch der Architektur der Gegenwart gebührt ihr Recht. Auch das lebende Geschlecht soll der Nachwelt seine Geschichte verzeichnen in Stein und Erz, als die Geschichte eines Kulturvolkes, und in solchem Streben sollen das Reich, der Staat, die Kirche, die Gemeinde das Beispiel geben. Niemals aber sollen jene Körperschaften in ihren baulichen Schöpfungen nur auf Beseitigung bloßer Notdurft Gewicht legen. Denn das böse Beispiel von oben wuchert nach unten mit tausend Wurzeln und erstickt die edlen Keime im Volke. Nicht für Kunst schwärmen, sondern Kunst üben ist eines großen Volkes würdig und würdig seiner Vertreter.

Wenn es aber richtig ist, daß öffentliche Gebäude in erster Reihe dazu berufen sind, den Kulturzustand eines Volkes zu kennzeichnen, so werden die Post- und Telegraphengebäude keine Ausnahme zu machen haben, um so mehr als ihre meist im Brennpunkte des städtischen Verkehrs befindliche Lage eine Vernachlässigung ihrer architektonischen Toilette nicht gestattet. Der Umstand, daß diese Häuser dem allgemeinen geschäftlichen Verkehrsbedürfnisse dienen, kann daran nichts ändern: im Gegenteil, vielleicht liegt gerade darin ihre besondere Berechtigung zu einer nicht gewöhnlichen Behandlung. Denn die Bestimmung der Post- und Telegraphengebäude trägt unverkennbar den Stempel der neuen Zeit, und darum sind diese Gebäude besonders geeignet, unsere Zeit, mit ihren mächtigen Verkehrsfaktoren, Post und Telegraphie, durch baukünstlerische Behandlung und Ausstattung zu kennzeichnen. Denjenigen Männern, welche nur die Zahlen der Kosten-

anschläge, nicht aber die Dinge selbst nach ihrem Werte messen, mag es gesagt sein, daß eine angemessene Kunstform der Gebäude, daß ihre Ausführung in gutem dauerhaftem Material ohne Putz und leichtvergänglichen Zierrat keine Verschwenduug, sondern wirtschaftlich voll gerechtfertigt ist, und daß Schönheit und stilistische Würde in der Baukunst ebenso wenig entbehrt werden kann, wie Kunst und Wissenschaft unter gebildeten Menschen."

Freilich ist Verschwendung nicht am Platze, namentlich bei Befriedigung eines so umfangreichen Baubedürfnisses, wie sie der Reichspostverwaltung obgelegen hat. Das Volk, das aus seinen Mitteln Gebäude errichten läßt, hat ein Recht zu verlangen, daß man mit diesen Mitteln wirtschaftlich umgeht. Dazu gehört in erster Linie, daß die Gebäude geräumig und zweckmäßig angelegt und aus dauerhaftem Gestein in tüchtiger Arbeit nach einem gut durchdachten und kunstgerechten Plane errichtet werden. Bauwerke, welche diese Bedingungen nicht erfüllen, sind zwar scheinbar billig, in Wirklichkeit aber recht teuer, da sie schneller baufällig werden, also für den besonderen Zweck weniger gut auszunutzen sind, und die ideale Aufgabe, die jedes Staatsgebäude in dieser Hinsicht zu erfüllen hat, gänzlich verlieren. „Billig und schlecht" ist in der Baukunst ein noch böserer Grundsatz als bei der Gütererzeugung, und sollte bei öffentlichen Gebäuden niemals zur Geltung kommen. Von all den Vorwürfen, als habe die Post zu teuer gebaut, ist bei sachlicher Erörterung noch keiner begründet worden. Schon die Postbauordnung läßt, wie Stephan selbst einmal im Reichstage hervorhob, eine kostspielige und prunkhafte Bauart, die im Innern dem Zweck nicht entspricht, gar nicht zu. Sie schreibt vor: „Wirtschaftlichkeit kommt für die architektonische Gestaltung und Ausstattung wesentlich in Betracht. Eine wohlerdachte, stilgerechte und geschickt behandelte Gesamtgliederung der Bauwerke, verbunden mit einer gediegenen Ausbildung der Einzelform, ist für die Wirkung der Fassaden entscheidend. Hierauf ist höherer Wert zu legen als auf eine über das ästhetische Bedürfnis hinausgehende und stilistisch willkürliche Anhäufung von Architekturmotiven. Die architek-

tonische Würde eines öffentlichen Bauwerks wird ferner nicht bedingt durch die Fülle ornamentalen und bildnerischen Beiwerks; bei Anordnung dieses Beiwerks ist daher ein sparsames Maßhalten am Platze."

Was gerade die Kunstform anbelangt, so weiß jeder Fachmann, daß diese bei verständigem Maßhalten in kunstbildnerischem, freiem Schmuckwerk auf die Baukosten keineswegs von so erheblichem Einflusse ist, wie der Laie dies gemeinhin sich denkt. Von demselben guten Stoff kostet ein Rock ziemlich gleich viel, ob schlecht, ob gut geschnitten; der Besatz ändert daran nur wenig.

Auch von Freunden der Baukunst, wie es der verstorbene ultramontane Reichstagsabgeordnete August Reichensperger war, hat Stephans Bauthätigkeit warme Anerkennung erfahren. Obwohl beide Männer politisch wenig übereinstimmten, so hat doch August Reichensperger Stephan als den Wiedererwecker der Gotik gepriesen. Die Postbauverwaltung hat ja in der That auch hervorragende gotische Bauten in Berlin (im Postzeitungsamt), Köln am Rhein, Dortmund, Münster und Wittenberg entstehen lassen. Was indes der Bauthätigkeit der Postbauverwaltung bei Kunstfreunden und Bauleuten so viele Freunde machte, war nicht allein die Pflege der Gotik, sondern die unerschöpfliche Mannigfaltigkeit der Bauprogramme. Sie baute, wie es die Umgebung verlangte und das örtliche Verkehrsverhältnis es zuließ, in allen möglichen Baustilen. Aachen, Goslar, Halle a. S. haben Postgebäude romanischen Stils bekommen; Königsberg besitzt ein solches im Rundbogenstil; Allenstein, Brandenburg a. H., Lübeck, Lüneburg, Memel und Rostock haben norddeutschen Backsteinbau; im Reichspostamt in Berlin, in den Postgebäuden Breslaus, Kassels, Hamburgs und Weimars ist die italienische Renaissance vertreten; deutsche Renaissance in Altona, Bremen, Glauchau, Heidelberg, St. Ludwig im Elsaß, Neisse, Schwerin, Zabern und Siegen; ein freierer Renaissancestil ist im Berliner Haupttelegraphenamt und in Nordhausen verwandt, und der Barockstil in Köpenick, Krefeld, Frankfurt a. M. und Trier.

Auch andere politische Gegner, denen manches von

Stephans amtlicher Thätigkeit sonst nicht paßte, und die ihn deswegen heftig bekämpften, erkannten seine bauliche Wirksamkeit mit ehrenvollen Worten an. So sagte in der Reichstagssitzung vom 6. März 1893 der freisinnige Abgeordnete Dr. Bamberger: „Wenn die Post, wie ich gern anerkenne, seit Jahren monumental baut, so erfüllt sie damit eine Art Kulturmission. In vielen Städten, in denen ich Postgebäude gesehen habe, haben sie den Nutzen gehabt, daß sie der Einwohnerschaft erst wieder gezeigt haben, wie man monumental bauen muß; und wenn man weiß, was für einen Einfluß ein gut durchgeführter Monumentalbau auf die kunstindustrielle Thätigkeit des betreffenden Orts ausübt, so muß man ganz damit einverstanden sein, daß diese Bauten nicht kläglich und dürftig hergestellt werden. Ich habe es in verschiedenen Orten beobachtet, und das liegt in der Natur der Sache, daß durch derartige Bauten den Handwerkern an den betreffenden Orten Aufgaben künstlerischer Natur gestellt werden, an denen diese Gewerbetreibenden selbst künstlerisch erzogen werden. Das ist einer von den Punkten, die meistenteils übersehen werden. Namentlich dann, wenn der leitende Architekt eine künstlerische Ader hat und nicht bloß ein studierter Maurermeister ist, sind die Segnungen, die von einer derartigen Bauthätigkeit ausgehen, nicht zu unterschätzen. Ich könnte die Anerkennung, die ich gern ausspreche, noch viel weiter ausdehnen, wenn ich mich von dem kunstgewerblichem Gebiet entfernen und auf das ästhetische übergehen und hervorheben wollte, wie verständnisvoll es ist, wenn die Postbehörde sich auch an die baugeschichtlichen Traditionen eines Ortes hält, und wenn sie in ihren Gebäuden gewissermaßen ein Leitmotiv hinstellt für die hervorragendste Stilrichtung, die sich an dem einzelnen Orte entwickelt hat."

In der That haben selbst in kleinen Städten oder Ortschaften, wo das Bedürfnis nach der Errichtung eines, wenn auch nur Mietspostgebäudes hervorgetreten ist, die für minder wichtige Verkehrsämter nach Plänen der Postverwaltung durch Privatunternehmer hergestellt und für längere Zeit gemietet worden, die Gebäude ihren Postcharakter bewahrt. Sie zeigen in der Regel kräftige, markige Gliederung der Fassaden; sie passen sich ohne Willkür, aber nicht scha-



blonenhaft der geschichtlichen Bauweise des betreffenden Orts an. Nirgends glänzen sie durch Scheingepränge, durch Stuckverzierungen oder ähnlichen Ersatz für echtes Gestein, durch die die Prunkhäuser der Großstädte so oft zu blenden suchen, sondern durchweg ist echtes Gestein verwandt.

Unter wohlwollender Förderung des Reichspostamtes ist s. Z. unter dem Titel „Die Postbauten des Deutschen Reiches" eine Mappe von losen Lichtdruckbildern nach photographischen Aufnahmen erschienen (Leipzig, C. L. Pfau), bei deren Besprechung sich der bekannte Kunstschriftsteller Professor W. Lübke über die Bauthätigkeit der Reichspostverwaltung und Stephans Wirksamkeit dabei folgendermaßen äußert: „Bis vor kurzer Zeit waren die Staatsbauten fast überall der Ausdruck bureaukratischen Schablonenwesens. Davon ist hier nun keine Spur zu bemerken. Wie der oberste Leiter unseres Postwesens in diese ganze großartige Verwaltung einen frischen Luftzug, den Hauch einer neuen Zeit gebracht hat, so gilt dasselbe von seiner Bauthätigkeit. Man merkt, daß Herr von Stephan ein Mann ist, der selbst lebendiges Interesse, Verständnis und Freude an architektonischen Schöpfungen hat, und der seinen Bauten das Gepräge einer starken, charaktervollen Persönlichkeit aufzudrücken weiß. Er hat erkannt, daß die Bauten der besten Kunstepochen durch den Charakter von Land und Volk, durch die Bodenbeschaffenheit und das Material, durch eine Summe von Überlieferungen, die aus physischen und geistigen Elementen sich zusammensetzen, bedingt werden. Während so oft die Produkte geistloser bureaukratischer Schablone als wildfremde Gebilde in eine heterogene Umgebung hineinzuschauen pflegen und deshalb fremdartig, ja fast feindlich den Beschauer berührten, ist bei allen neuen Postbauten des Deutschen Reiches das Streben darauf gerichtet gewesen, sie in Harmonie mit ihrer Umgebung und ihren lokalen Traditionen zu setzen, und dies Streben ist fast immer von glücklichstem Erfolg gekrönt gewesen. Sowohl in der Wahl der Stilformen als in der Verwendung und Behandlung des Materials ist die Rücksicht auf die lokalen Eigentümlichkeiten und die Überlieferungen aus den besten Epochen der Kunstblüte bestimmend gewesen."

Nicht weniger treffend charakterisiert Professor Julius Lessing den Gegensatz zwischen einst und jetzt: „Wenn man in einer Provinzialstadt das Regierungsgebäude sucht, so fragt man sich durch drei, vier Straßen und findet irgend wo einen nüchternen, zweistöckigen Kasten mit schmaler Hausthür, engen Treppen, niedrigen, unfreundlichen Zimmern. Aber am Hauptplatze der Stadt, in hervorragender Lage weithin strahlend in lustiger, der Umgebung liebevoll angepaßter Architektur steht das Gebäude der Reichspost. Jenes Regierungsgebäude wirkt wie eine drückende Polizeiverordnung, der man sich mürrischen Sinnes zu entziehen sucht; dieses Postgebäude als Repräsentantin eines großen Staates, der freudig eintritt für die Bedürfnisse seiner Bewohner."

Auch Kaiser Wilhelm II. hat der baukünstlerischen Thätigkeit des Staatssekretärs seine Aufmerksamkeit geschenkt. Hiervon zeugen seine eigenhändigen Randbemerkungen zu den im Postmuseum aufbewahrten Entwürfen. So liest man z. B. auf einem Fassadenentwurf zu dem Neubau des Reichspostamts die Bemerkung des Kaisers: „Die Säulen glatt ohne sichtbare Riefen." „Sehr schön." „Einverstanden." Und auf dem perspektivischen Schnitt durch den Museumsraum: „Gut." „Reiner und einfach würdiger Stil." — Zu dem Turm des Postgebäudes in Schneidemühl bemerkte der Kaiser: „Helm ebenso geschweift wie unten der Mittelbau des Turmes." Das Projekt für Herford begleitete der Kaiser mit der Anerkennung: „Sehr geschmackvoll." Und zu dem Entwurf für Uelzen schrieb er hinzu: „Die schrägen Fenstergesimse würden, wenn nicht zu teuer, sich gut in glasirten Ziegeln ausnehmen. Die Rosetten würden nach gotischen Vorbildern vielleicht besser gleich mit in den Rahmen des Fensters eingeschlossen werden." Den Entwurf des Postgebäudes in Memel genehmigte der Kaiser mit dem Vorschlage: „Indem ich den Geschmack des Entwurfs in jeder Beziehung lobe, gebe ich anheim, den Giebel wegen der starken Seewinde gründlich zu verankern." Wiederholt hat der Kaiser seiner Befriedigung Ausdruck gegeben, daß die Postbauten dem architektonischen Charakter der Städte angepaßt würden. Stephan selbst unterließ es

niemals, zu betonen, daß die Gestaltung des Hauses nur die Form sei, in der ein gleich wertvoller Inhalt, der echte Geist herrschen müsse. So citierte er bei der Einweihung des neuen Apparatsaales im Berliner Telegraphenamt den Bibelspruch: „Gleichwie ein Haus, das fest ineinander verbunden ist, nicht zerfällt vom Sturmwind, also auch ein Herz, das seiner Sachen gewiß ist.“ Auf das Innere komme es an: „Mag ein Bau sich stattlich und schön von außen darstellen mit seinen ragenden Säulen und sich wölbenden Bogen, mag der Wohlklang seiner Verhältnisse unsern Schönheitssinn erfreuen, der Zierat seinen Zauber ausüben: das Wesentlichste bleibt doch, wie im Innern geschaltet und gewaltet wird; und das hängt wiederum wesentlich davon ab, wie es in dem Innern eines jeden einzelnen von uns aussieht. Darauf ist der höchste Wert zu legen.“

Und mit der Errichtung neuer Dienstgebäude ist auch die Aufbesserung der Einrichtungen Hand in Hand gegangen. Frisch und gesund ist auch die innere Ausstattung geworden, und die Errungenschaften der modernen Technik auf dem Gebiete des Heizungs-, Lüftungs- und Beleuchtungswesens hat sich ebenfalls die Post zu nutze gemacht; sie ist also auch auf dem Gebiete der Gesundheitspflege mit vorwärts gegangen.

XI.

Des Reiches Buchdrucker.

Das große Arbeitsfeld der Reichspostverwaltung erfuhr im Jahre 1877 durch Einrichtung und Übernahme der Reichsdruckerei abermals eine Erweiterung. Die vielseitige amtliche Thätigkeit Dr. Stephans erstreckte sich nun auch auf ein Gebiet, dessen eigentliche Aufgaben fernab von denen der Post lagen, das aber trotzdem unter Dr. Stephans Führung aus verhältnismäßig kleinen Anfängen heraus sich zu einem umfangreichen Betriebe entwickelt hat, in dem gegenwärtig an 1500 Menschen, Beamte, Künstler, Werkleute und Arbeiter, beschäftigt sind.

Auf Grund des Gesetzes vom 23. Mai 1877 ging am 1. Juli desselben Jahres die frühere v. Deckersche

Geheime Oberhofbuchdruckerei (Wilhelmstr. 75 und Königgrätzer Str. 136) in den Besitz des Reichs über. Diese hatte bis dahin zahlreiche Drucksachen für den Bundesrat, das Reichskanzleramt, mehrere preußische Ministerien und insbesondere für die Post- und Telegraphenverwaltung geliefert. Sie wurde nun in eine Reichsanstalt umgewandelt und dem Generalpostmeister unterstellt, nicht bloß weil dieser mit dem Drucke der Marken und Vordrucke für alle Reichspostämter der wichtigste Kunde der Anstalt war, sondern „weil er für die Aufgaben besonderes Interesse und Verständnis mitbrachte“. Daneben bestand noch die königlich preußische Staatsdruckerei (Oranienstr. 92—94), die, schon 1851 gegründet, mehr als drei Viertel ihrer Erzeugnisse auch an Reichsbehörden lieferte. Darum schien es zweckmäßig, auch diese in Reichsgewalt übergehen zu lassen. Die Verschmelzung beider Druckereien in eine einzige Reichsanstalt ging sofort vor sich, und die nun entstandene Reichsdruckerei wurde ebenfalls dem Amtsbereich des Generalpostmeisters zugeteilt, und beide schließlich in dem jetzigen Gebäude der Reichsdruckerei durch Hinzufügen von Baulichkeiten auch räumlich vereinigt.

Die Reichsdruckerei hat in den 18 Jahren unter Dr. Stephans Leitung auf dem Gebiete des Buchdrucks viel Mustergültiges und Mustergebendes geleistet. Ursprünglich lag der Schwerpunkt ihres Arbeitsfeldes in der Herstellung von Postwertzeichen, dann von Wechselstempelmarken, Wertzeichen zur Erhebung der statistischen Gebühr, Spar- und Versicherungsmarken, Reichsbanknoten, Reichskassenscheinen, Schuldverschreibungen von Reichs- und preußischen Staatsanleihen und sonstigen Wertpapieren; sie druckt auch die Marken der Zollverwaltung von Ostafrika und Stempelmarken für verschiedene deutsche Bundesstaaten und stellt ebenso wie die frühere v. Deckersche Oberhofbuchdruckerei, auch für preußische und Reichsbehörden, alle möglichen sonstigen Drucksachen her.

Besonders vielseitig sind ihre Leistungen auf dem Gebiete des reinen Buchdrucks. Die Reichsdruckerei druckt wissenschaftliche Werke in allen lebenden und toten Sprachen, sie druckt auch die Lehrbücher des mit der Berliner Uni-

versität verbundenen orientalischen Seminars. Man kann wohl sagen, daß es keine Sprache giebt, die über Schriftzeichen verfügt, welche in der Reichsdruckerei nicht gedruckt werden könnte. Ob Keilschrift oder Hieroglyphen, ob chinesisch oder japanisch, ob chaldäisch oder Werke in altdeutscher Runenschrift — die Reichsdruckerei druckt alles und zwar mit einer Vollkommenheit, die sogar den Japanern das Urteil abgenötigt hat, daß sie mit ihren japanischen Druckwerken selbst die Druckerkunst Japans in den Schatten stelle. Früher gab es nur in London, Wien, Leyden Druckereien, die in den Schriften aller möglichen Sprachen drucken konnten — Leipzig besaß und besitzt übrigens auch noch eine solche Anstalt —; die Reichsdruckerei hat sie alle überflügelt, und Stephan hat durch Förderung dieses Zweiges der Buchdruckerkunst uns vom Auslande unabhängig gemacht.

Waren diese Leistungen der Reichsdruckerei schon geeignet, der Privatindustrie in Ausführung und Ausstattung als Vorbilder zu dienen, so erreichte sie denselben Zweck noch mehr durch Herstellung einer besonderen Sammlung von Randeinfassungen, Anfangsbuchstaben und Zierleisten. Im deutschen Buchschmuck herrschte bis dahin noch eine heillose Verwirrung und ein zopfiges Schnörkelwesen. Die Reichsdruckerei zog bewährte künstlerische Kräfte heran; sie machte auch hier, wie zu den Postwertzeichen, die Entwürfe im eigenen Hause und erreichte dadurch, daß sie von dem Entworfenen nie etwas für Druckzwecke an fremde Druckereien abgab, daß ihre Erzeugnisse auf diesem Gebiete ein ganz eigenartiges und vornehmes Gepräge erhielten.

Gleich viel bewundert sind von Liebhabern die Nachbildungen, die die Reichsdruckerei in Licht- und Farbendruck aus mittelalterlichen Handschriften u. s. w. veranstaltet hat, ferner die Wiedergabe von Buchmalereien der Mönchschriften aus der Zeit der Karolinger in der Farbe des Urbildes und eine solche aus dem codex salem der Heidelberger Universitätsbibliothek. Ein unschätzbares Werk für das Studium der Buchdruckerkunst sowie der Entwicklung der Druckschriftformen sind weiter „Die Druckschriften

des 15. bis 18. Jahrhunderts in getreuen Nachbildungen“. Überall, wo diese Arbeiten der Reichsdruckerei einem weiteren Kreise zugänglich gemacht worden sind, so auf der Weltausstellung in Chicago, auf Fachausstellungen in Leipzig und Berlin — auch zur Förderung der Zwecke der Berliner Gewerbeausstellung hatte sie, auf Veranlassung des Staatssekretärs Dr. von Stephan in ihren Geschäftsräumen (Oranienstr. 90/91) eine Ausstellung veranstaltet — haben sie unter Kennern die Überzeugung erweckt, daß in der Entwicklung der graphischen Künste die Reichsdruckerei auf der Höhe steht.

Trotz ihrer Vielseitigkeit und der Vorzüglichkeit ihrer Arbeiten ist der Reichsdruckerei nie ernstlich der Vorwurf gemacht worden, daß sie dem freien Druckgewerbe fühlbaren Abbruch gethan habe, im Gegenteil, dieses empfand mit der Zeit mehr und mehr, daß es in der Reichsdruckerei keinen Gegner auf dem Arbeitsmarkte, wohl aber einen verläßlichen Führer hatte, der mit Mustergültigem voranging. Die Reichsdruckerei hat in erster Linie das Künstlerische im Buchdruck gepflegt, und sie ist gerade darin eine staatliche Musteranstalt geworden. Was dem deutschen Druckereigewerbe lange Zeit gefehlt hat, das war die Fähigkeit, Werke der graphischen Kunst im Druck gut wiederzugeben und zu vervielfältigen, ein Verfahren, das im Auslande bereits mit großer Vollkommenheit geübt wurde. Wollten deutsche Verleger Werke mit Bildern, die möglichst naturgetreu sein sollten, ausstatten, so mußten sie sich ans Ausland wenden. So waren die Abbildungen in deutschen naturwissenschaftlichen und medizinischen Werken bis vor einem Menschenalter fast durchgängig französischen Ursprungs. Die Reichsdruckerei hat hier für das ganze deutsche graphische Kunstgewerbe bahnbrechend gewirkt. Damals war, wie auch heute noch, der Kupferlichtdruck (die Heliogravüre) dasjenige Verfahren, das in der Treue der Wiedergabe der Gegenstände das Beste leistete. Die Lichtkupferätzung war in Pariser und Wiener Künstlerwerkstätten schon weit verbreitet. Eine verbesserte Form davon kaufte das Reich für seine Druckerei an, und diese hat diesen Zweig der graphischen Kunst bis zu einer

Vollendung entwickelt, der von Sachverständigen das höchste Lob gezollt wird. Nach diesem ersten Anfange auf diesem Gebiete wurde bald eine besondere Kupferstich- (chalkographische) Abteilung bei der Reichsdruckerei errichtet, deren Leistungen die heimische Industrie von den Kunstanstalten des Auslandes völlig unabhängig gemacht haben. Alle Verfahren, die im Kunstdruck Verwendung finden, Zinkhochätzung, Kornhochätzung, Steinbuntdruck (Chromolithographie), Lichthochätzung (Autotypie) und Umdruck (Autographie), Photographie und Lichtdruck, Galvanoplastik und Lichtkupferstich u. a., werden in der Reichsdruckerei gepflegt, und manche sind dort wesentlich vervollkommnet worden.

Unmittelbar in den Dienst der Kunst hat sich die Reichsdruckerei dadurch gestellt, daß sie eine Nachbildung von Handzeichnungen, Kupferstichen, Radierungen, Gemälden berühmter Meister der deutschen, italienischen, niederländischen, französischen und englischen Schule veranstaltete, wie Dürer, Rembrandt, Cranach, Schongauer, Altdorffer, Burghmair, Ostarde, Visscher, van Dyck, Smith, Earlom, Nauteuil, Averkamp, Watteau u. s. w. es sind. Das Studium Dürerscher Bildnisse, Landschaften, Akt- und Gewandstudium, dasjenige von Ornamenten wäre dem Kunstjünger ohne diese Schätze, die die Reichsdruckerei in ihren Nachbildungen bietet, gar nicht möglich. Dazu kommt noch das Prachtwerk „Die Gemälde-Galerie der Königlichen Museen in Berlin“, eine Vervielfältigung von Kupfern der ältesten Meister für die internationale chalkographische Gesellschaft, die ihre Arbeiten früher in Paris anfertigen ließ.

Die Reichsdruckerei hat es sich ferner noch zur Aufgabe gemacht, die Bildnisse in den verschiedenen öffentlichen und Privatsammlungen, die zerstreuten Handzeichnungen der Altmeister der Kunst im allgemeinen Kunstinteresse, soweit als möglich, durch vorzügliche, die Urbilder ersetzende Nachbildungen ans Licht zu ziehen und einem größeren Publikum zugänglich zu machen.

Das Beste hat sie geleistet in ihren Nachbildungen der Bildnisse brandenburg-preußischer Herrscher aus dem Hause Hohenzollern, von dem Sachverständige urteilten, daß sie nicht nur unübertrefflich, sondern geradezu be-

ängstigend ähnlich seien, da doch nur ein sehr scharfes Auge diese Nachbildungen von den Urbildern zu unterscheiden vermöge. Sieben dieser Bildnisse sind Kupferplattenlichtdrucke (Heliogravüren) nach alten Kupferstichen. Diese Sammlung enthält ein Bild des Großen Kurfürsten, König Friedrichs I., Friedrich Wilhelms I., ferner ein Bildnis Friedrichs des Großen, Friedrich Wilhelms II., Friedrich Wilhelms III. und Friedrich Wilhelms IV. Sie sind geradezu unübertreffliche Beispiele einer bis auf das Genaueste und Täuschendste den Kupferstich nachbildenden Technik. Die Bildnisse der letzten drei deutschen Kaiser sind als Originalkupferstiche nach den bekannten Gemälden von Angeli (Kaiser Wilhelm I. und Kaiser Friedrich III.) und von Franz von Lenbach (Kaiser Wilhelm II.) hergestellt. Auch diese Erzeugnisse der Reichsdruckerei, welche sie nach den Kupferstichen von Elias und Professor Jacoby anfertigte, müssen als wohlgelungen bezeichnet werden. Sämtliche Bildnisse stimmen stilistisch überein, insofern sie alle als Medaillonstücke in Rahmen und auf einem Sockel durchgeführt sind. Fremde Regierungen, wie die von Portugal, Italien, Serbien und Schweden, haben Angestellte ihrer eigenen Kunstdruck-Anstalten mit Erlaubnis der Regierung der Reichsdruckerei überwiesen, damit sie die dort geübten Verfahren des Kunstdrucks kennen lernen.

Ein beachtenswertes Urteil über den Wert der Erzeugnisse der Reichsdruckerei sei noch erwähnt, weil es den Unterschied in den Leistungen der graphischen Kunst von Einst und Jetzt treffend beleuchtet, dann aber auch die Gesichtspunkte erkennen läßt, wie Dr. von Stephan die Pflege der graphischen Künste durch die Reichsdruckerei ermöglicht hat. Prof. Julius Lessing schreibt: „Die Kunst, ältere Drucke jeder Art nachzubilden, ist jetzt in unserer Reichsdruckerei zu einer Vollendung gebracht, die nicht mehr übertroffen werden kann. Nicht nur die festeren Linien des Holzschnittes und des eigentlichen Kupferstichs werden wiedergegeben, sondern auch die zartesten Nadelrisse der Radierung, die weichen Übergänge der Schabkunstblätter, die wechselnden Farben der Farbenholzschnitte, jedes Blatt in der ihm eigentümlichen

Gesamthaltung bis in die Eigentümlichkeit des Papiers und seiner Tönungen hinein. Was auf diese Weise unter Zuhilfenahme der verschiedenen Techniken und mit verständnisvoller Hingabe an die Ansprüche jedes einzelnen Blattes erzielt wird, sind Nachbildungen, die von den Originalen kaum noch zu unterscheiden sind und an künstlerischem Genuß jedenfalls mehr bieten, als sich selbst reiche Sammler durch Erwerbung von Originalstichen zu verschaffen vermögen. Denn was als greifbares Gut an alten Kupferstichen im Kunsthandel umherschwirrt, besteht zum überwiegenden Teil aus mangelhaften Abdrücken, die von der echten Wirkung des Blattes doch nur einen schwachen Abglanz geben. Diese Nachbildungen sind dagegen nach den erlesensten Exemplaren hergestellt; nicht nur die Schätze des Berliner Kupferstichkabinetts sind benutzt, sondern aus Staats- und Privatsammlungen aller Länder die besten und für Reproduktion am meisten geeigneten Exemplare herbeigeschafft worden. Alle Zeiten und Schulen sind fast gleichmäßig berücksichtigt. Von irgend einem historischen System, das dazu hätte führen können, minderwertige Stücke einer gewissen Vollständigkeit zu Liebe aufzunehmen, ist abgesehen. Hier werden seltene Blumen aus Gärten gepflückt, die dem profanen Volke verschlossen bleiben, wie alte Schrotdrucke und italienische Holzschnitte des fünfzehnten Jahrhunderts. Aber hier entscheidet auch nicht die Seltenheit für die Aufnahme, sondern nur das wird herausgehoben, woran ein gebildeter Kunstfreund Freude haben kann. Diese Publikation wendet sich naturgemäß nicht an die Massen, sondern an die geistig Reifen, aber sie verlangt keine speciellen Vorkenntnisse und Studien. Von dem ausgeführten Gemälde der Galerien kann man immer nur den matten Wiederschein einer Photographie nach Hause bringen; in diesen so meisterhaft reproducierten Holzschnitten, Kupferstichen und Radierungen haben wir den Meister selbst vor uns, wie er zu seiner Zeit zu seinem Volke reden wollte, wir haben somit Anteil an dem edelsten Gut aller Zeiten. Diese Werke, in die Familie eingeführt, bieten einen Schatz von Bildung, nicht in dem landläufigen Sinne allgemeiner Kenntnis berühmter Kunstwerke, sondern jener

edelsten Bildung, die daraus erwächst, daß man sich fähig macht, das vollendete Gute genießend in sich aufzunehmen."

Auch der Reichstag hat die Bedeutung der Reichsdruckerei für das graphische Kunstgewerbe richtig gewürdigt. Freilich wurden anfänglich wegen des Ankaufs der v. Deckerschen Oberhofbuchdruckerei in buchhändlerischen Kreisen Bedenken laut, denen der Abg. Dr. Brockhaus aus Leipzig, der Inhaber der bekannten Brockhausschen Verlagsbuchhandlung, seiner Zeit im Reichstag mit folgenden Worten Ausdruck verlieh: „Die in den Kreisen der Buchdrucker über dies Projekt entstandene Beunruhigung hat ihren Gruud zum großen Teil darin, daß man den Herrn Generalpostmeister für den Urheber dieses Planes ansieht. Das schließt jedoch durchaus keinen Vorwurf, sondern im Gegenteil eine Anerkennung für den Herrn Generalpostmeister in sich ein. Man fürchtete eben, daß dieser Mann, von dem wir so kühne, so großartige Pläne und eine so energische Durchführung dieser Pläne gewohnt sind, wenn er mit diesem Institut zu thun hätte, uns einen Plan vorlegen würde, der zu große Dimensionen einnähme." Mit der v. Deckerschen Druckerei hat Dr. von Stephan allerdings zu solchen Befürchtungen keinen Anlaß gegeben, aber in der Reichsdruckerei hat er doch eine Anstalt geschaffen, die die Erwartungen noch übertroffen hat, die bei ihrer Gründung gehegt worden sind. Das haben im Reichstage auch kunstverständige Abgeordnete stets anerkannt. So ließ in der Sitzung vom 15. Februar 1894 der Abg. Dr. Freiherr von Heeremann unter allseitigem Beifall des Hauses den Arbeiten und Leistungen der Reichsdruckerei folgende Anerkennung widerfahren: „Merkwürdigerweise ist bei dem Kapitel Reichsdruckerei seit manchen Jahren gar nichts gesagt worden, und trotzdem ist dieses Institut von einer ganz außerordentlichen Bedeutung und Vollkommenheit. Wenn ich früher Veranlassung gehabt habe, dem Herrn Staatssekretär entgegenzutreten, so bin ich hier in der erfreulichen Lage, ihm mal eine ganz besondere Anerkennung auszusprechen für die Leitung, Haltung und Führung dieses Instituts. Das Institut steht mit seinen

Produktionen auf der Höhe der Leistungen und überragt in manchen Beziehungen alles, was in der ganzen Welt in dieser Richtung geschaffen wird. Ich glaube, ich spreche in aller Namen, wenn ich den Beamten, die die Sache führen, und dem Herrn Staatssekretär unsere besondere Anerkennung ausspreche."

In der That, unter der Führung Stephans hat die Reichsdruckerei sich zu einer Kunstanstalt allerersten Ranges entwickelt. Einen Stab von Künstlern hat Stephan für diese Anstalt angeworben, und in jedem Zweige ihrer Thätigkeit leistet sie Mustergültiges. Stephan fühlte sich denn auch mit berechtigtem Selbstgefühl als des Deutschen Reiches Buchdrucker.

XII.

Stephan als Sprachreiniger.

Kerndeutsch war Stephan in seinem ganzen Wesen und in seiner Gesinnung; davon hat er auch in seiner Verwaltung Zeugnis abgelegt. Sein helles, weitblickendes Auge war nicht nur auf den Weltverkehr gerichtet; er hatte auch ein warmes Herz für unsere Muttersprache, die er wie ein Sprachgelehrter kannte und meisterhaft handhabte. Ihm gebührt das Verdienst, die Sprachreinigung in Fluß gebracht zu haben, indem er der erste Staatsmann war, der in seiner Verwaltung gegen den Gebrauch der Fremdwörter zu Felde zog. In welchem Maße, unter welchen Schwierigkeiten und mit welch unermüdlichem Eifer er für die Reinigung, Veredelung und Bereicherung unserer Muttersprache gewirkt hat, das ist, wenigstens dem jüngeren Geschlecht, im ganzen Umfange kaum noch bekannt. Wenn diese Sprachbestrebungen heute, man darf wohl sagen, auf allen Gebieten des öffentlichen und privaten Lebens einen Erfolg aufzuweisen haben, den noch vor zwanzig Jahren auch die kühnsten Erwartungen ihrer schon damals zahlreichen Anhänger und Verfechter nicht zu hoffen wagen konnten, so gebührt das erste Verdienst dem Staatssekretär von Stephan.

Er ist nicht nur der Vorkämpfer, sondern recht eigent-

lich der Bahnbrecher gewesen, der mit seinem Vorgehen und mit seinen glänzenden Erfolgen der Sprachreinigung eine Gasse schuf, die sich schnell erweiterte und bald von dem einzelnen Verwaltungsgebiete der Post siegreich eindrang in fast alle Gebiete unserer Behörden, in die Gesetzgebung, das Heerwesen, die Eisenbahn- und Bauverwaltung, die Schule und in das gesamte Schrifttum. Man darf nur eine Zeitung oder Zeitschrift aus der Mitte der siebziger Jahre zur Hand nehmen, um sich augenfällig zu überzeugen, wie viel besser es seitdem mit der Reinheit unserer Sprache geworden ist. Stephans Vorgehen in dieser Frage und die Beweggründe, die ihn dabei leiteten, beleuchtet das Schreiben, mit dem er dem bekannten Sprachforscher Dr. Daniel Sanders in Neustrelitz das Verzeichnis der im postdienstlichen Verkehr zu beseitigenden Fremdwörter übersendet. Dr. Sanders hatte im ganzen zu den Bestrebungen seine vollste Zustimmung ausgesprochen, worauf ihm Stephan in einem Schreiben vom 24. Juli 1875 folgendes antwortete: „Geehrtester Herr Doktor! Ihr freundliches Schreiben vom 10. Juli kann ich erst heute beantworten, da die Muße, die ich hier zu finden gedachte, nur eine der vielen Voraussetzungen war, die der Mensch hegt und der Amtsmensch widerlegt. Das Ansehen, welches Ihre Urteile auf sprachlichem Gebiete in berechtigtster Weise genießen, kann durch die liebenswürdige Form nur noch gewinnen, in welche Sie Ihre kritischen Bemerkungen zu kleiden verstehen. Meister urteilen mild. Hiernach brauche ich nicht erst auszusprechen, mit welchem Interesse ich Ihren Brief gelesen habe, und wie es mich erfreut hat, daraus Ihre Zustimmung zu der von mir angestrebten Beseitigung der Fremdwörter, deren thunlichste Vermeidung ein Befehl unsers großen Reichskanzlers mir überdies zur Pflicht macht, entnehmen zu dürfen. Verschiedene Organe der Presse benutzen auch diesen Anlaß wiederum zu Angriffen gegen meine Person; sie nennen mich einen „ruhelosen Kopf" und scheinen sich die Sache so vorzustellen, als ob ich für den Augenblick nichts anderes vorzunehmen wüßte und mich mit einem Male auf die Fremdwörter stürzte. Der wirk-

liche Hergang und rein dienstliche Anlaß ist aber der, daß eine neue Ausgabe des den technischen Postdienst umfassenden wichtigsten Abschnitts der allgemeinen Postdienstanweisung notwendig geworden war, und daß dabei infolge der neuen Postordnung von selbst die rein dienstliche Frage sich ergab, welche Ausdrücke fortan zu wählen seien. Dazu kam, daß eine große Anzahl der in dem neuen, vom Postamtblatt veröffentlichten Verzeichnisse enthaltenen Fremdwörterverdeutschungen bereits längst in der Postverwaltung gebräuchlich und geläufig waren und nur der Vollständigkeit des Verzeichnisses halber darin mit aufgenommen sind. Daß mit dem Reste der Fremdwörter, nachdem sich einmal dieser Anlaß bot, so weit als möglich gleich gründlich aufgeräumt worden ist, darin bekenne ich mich allen denen gegenüber schuldig, welche hierin ein Verschulden sehen, und rechte mit ihnen nicht darüber."

Nachdem Dr. Stephan sich über die erwähnten Ausstellungen des Dr. Sanders meist zustimmend ausgesprochen, schließt er mit folgenden Worten: „Es wird für Sie als einen der unermüdlichsten Vorkämpfer auf diesem Gebiete, wo sich seit Nyclas v. Wyle, also im gegenwärtigen Jahre gerade vor vier Jahrhunderten, der deutsche Zorn gegen die fremden Eindringlinge zu regen begann, vielleicht von Interesse sein, zu erfahren, daß mir nicht allein aus vielen Gegenden Deutschlands, sondern auch aus England, Amerika und Australien, wohin der weitreichende Postverkehr die deutschen Ausdrücke getragen, viele beistimmende Schreiben zugegangen sind. Was in den Versuchen unvollkommen ist, kann man getrost dem bessernden Einflusse des Volksgeistes überlassen, der sich auch in der Gestaltung unserer schönen Sprache immer, wo es darauf ankam, so kräftig und lebendig erwiesen hat."

„Ein Befehl unseres großen Reichskanzlers selbst hat mir die thunlichste Vermeidung von Fremdwörtern zur Pflicht gemacht" — einen solchen Befehl auszuführen, war bei der Überwucherung der Postsprache mit zahllosen Wildlingen schwer und verlangte harte Arbeit, war aber zugleich ein kühnes Unternehmen zu jener Zeit, wo man zwar unter dem

frischen Eindruck der deutschen Siege nach 1870/71 gegen das Welschtum in Sitte und Sprache mit Worten heftig eiferte, aber noch weit davon entfernt war, die Worte in Thaten umzusetzen. Es fehlte ein planmäßiges, auf fester wissenschaftlicher Grundlage beruhendes Vorgehen, das allein Aussicht auf Erfolg hat. Der sprachenkundige und sprachwissenschaftlich gebildete Reichspostdirektor erwies sich auch hier als der rechte Mann.

Durch Verfügung vom 31. Dezember 1874 hatte er die Beseitigung einer kleinen Anzahl von Fremdwörtern im dienstlichen Verkehr angeordnet, und am 21. Juni 1875 ließ er ein Verzeichnis aller derjenigen Wörter herausgeben, welche fortan wegbleiben sollten. Im Interesse der Abwicklung des Verkehrs mochte Stephan selbst anfänglich fürchten, daß für einzelne Fremdwörter, mit denen sich im Postbetriebe ein bestimmter Begriff verband, der neudeutsche Ausdruck nicht so ohne weiteres gleich allgemein verständlich sein würde; hinter solche Wörter durfte bei den ersten Anwendungen noch das Fremdwort in Klammern gesetzt werden, so z. B. Empfänger (Adressat), Höhenplan (Nivellementszeichnung). Durch die Verfügung vom 21. Juni 1875 wurden aber die Postbeamten schon angewiesen, sich im dienstlichen Verkehr fortan nur der deutschen Ausdrücke zu bedienen. Nicht weniger als 650 Fremdlinge waren es, die eine einzige Reichsbehörde bisher als Ballast mit sich herumgeschleppt hatte, und die nun solchergestalt geächtet und durch einheimische Wörter ersetzt wurden. Neben Ausdrücken wie rekommandiert, poste restante, Couvert, Expreßbote, Passagierbillet, Frachtmanual, Postmandat, Postmanual u. s. w. wurde auch der Instruktion, Organisation, Remuneration, Rubrik, den Recherchen u. s. w. der Garaus gemacht. Bei den außerordentlich vielen Beziehungen, die der Postdienst zum Volke hat, konnte gerade diese Maßregel der Postverwaltung nicht ohne Rückwirkung bleiben, zumal sich die Ausmerzung nicht bloß gegen solche Wörter richtete, die ausschließlich im Postdienst vorkamen, sondern auch auf solche, die auch sonst im Verkehrsleben und auf verwandten Gebieten schon lange, zu lange ein unberechtigtes Dasein geführt hatten.

Und wie nahm das deutsche Volk das Vorgehen seines Generalpostmeisters auf? Mit Hohn und Spott wurde der damalige Generalpostmeister überschüttet, als er den Deutschen zumutete, deutsche Wörter wie postlagernd, einschreiben, Fahrschein, Behändigungsschein statt poste restante, rekommandiert, Passagierbillet, Insinuationsdokument zu gebrauchen. Eingedenk der Mißerfolge früherer Sprachreiniger hatte Stephan von vornherein den Grundsatz aufgestellt, daß nicht alle Fremdwörter verdeutscht werden sollten, sondern nur die entbehrlichsten. Es fiel ihm nicht ein, für Ausdrücke wie Post und Telegraph nach einem Ersatzworte zu suchen oder die fremdsprachlichen Amtsbezeichnungen zu ändern. Aber bei Neueinrichtungen, wie bei dem Fernsprechwesen, wo der fremde Ausdruck noch nicht in den allgemeinen Gebrauch übergegangen war, da griff er rasch ein und verhinderte die Festlegung eines neuen Fremdwortes. Sein Grundsatz war, wie er selbst in einem Aufsatze über die Fremdwörter kurz und treffend sagt: „Sprachreinigung — ja! Fremdwörterhetze — nein! ... es handelt sich gar nicht darum, eine Sprache zu bilden, sondern eine vorhandene wieder herzustellen, die entstellt worden ist." Darum entsprachen die gegebenen Verdeutschungen allen Anforderungen, die selbst ein strenger Beurteiler vom Standpunkte sowohl der sprachlichen Richtigkeit als auch des sprachlichen Geschmackes zu stellen berechtigt wäre. Trotzdem wurden sie zum Gegenstand der fadesten Witze gemacht. Weil das Wort Sektion mit Abteilung verdeutscht war, sollte der Postunterbeamte demnächst von einer „Leichenabteilung" reden, statt eines Mittag- und Abendessens zu so und so viel Couverts werde man in Zukunft für so und so viel „Briefumschläge" bestellen und was dergleichen geistreiche Einwände mehr waren. Als sichere Folge dieser Verdeutschungsbestrebungen sagte man eine allgemeine Sprachverwirrung, eine Unzahl von Mißverständnissen, eine Menge unnötiger Arbeit der ohnedies schon mit Arbeit gerade genug belasteten Beamten voraus. Die „gerade genug belasteten Beamten" besaßen

aber mehr gesunden Menschenverstand als solche Splitterrichter und begrüßten diese Auskehr mit Freuden.

Stephan selbst ging, unbeirrt von solchem wüsten Geschrei, seinen Weg weiter, mit überlegener Sach- und Sprachkenntnis wies er in Rede und Schrift, mit ernsten Worten und treffendem Witz die unberechtigten Angriffe zurück, und es dauerte auch gar nicht lange, da hatte der mutige Sprachkämpfer den vollen Erfolg für sich. Heute denkt niemand mehr an die alten kauderwelschen Ausdrücke, die deutschen sind uns längst geläufig geworden, ja manche frühere verstehen wir gar nicht mehr.

Das Vorgehen des deutschen Generalpostmeisters hat in der Folgezeit reichliche Früchte getragen. Seinen Erfolgen ist es zu danken, daß auch die übrigen öffentlichen Behörden ihr Augenmerk auf die Fremdwörter richteten, sich Stephans Vorgehen nicht minder thatkräftig anschlossen und das Feld von den Dornen und Disteln fremdländischer Ausdrücke reinigten. Als einer der ersten folgte ihm der große Moltke, indem er in den Generalstabswerken die Verdeutschung verschiedener militärischer Fremdausdrücke veranlaßte. Im allgemeinen machte sich freilich die Heeressprache erst später und allmählich von mißbräuchlichen Fremdwörtern los; frühzeitiger dagegen und mit Eifer ahmte die Eisenbahnverwaltung Stephans Beispiel nach und hat vieles Undeutsche aus ihrer Amtssprache ausgemerzt.

Unbestritten gebührt Stephan das Verdienst, daß er durch sein tapferes Vorgehen die Sprachreinigung in Fluß gebracht und das Streben danach volkstümlich gemacht hat. „Die jetzige Bewegung," so schreibt er in einem Aufsatze über die Fremdwörter, der in einer Sonderbeilage der „Deutschen Verkehrszeitung" von 1877 erschien, „ist eine allgemeine, sie ist tief und nachhaltig. Eben hierdurch unterscheidet sie sich von ihren gescheiterten Vorgängern. Jene hatten wesentlich ein gelehrtes, rein sprachliches Gepräge, — keinen nationalen Charakter. Sie beschränkten sich auf einzelne Kreise, schon weil die Bildung keine allgemeine war. Sie entbehrten des wirkungsvollen Hintergrundes weltgeschichtlicher Thaten. Die jetzige Be-

wegung hat die ganze Nation ergriffen; sie ist ein Erzeugnis des Volksgeistes, naturwüchsig und sittlich berechtigt."

Obwohl Stephan anfänglich von der Vereinsthätigkeit für die Sprachreinigung wenig Ersprießliches erwartete, so ist er doch gar bald ein warmer Freund des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins geworden, als er sich überzeugt hatte, daß blinde Reinigungswut dort keine Stätte findet, daß echt deutscher Sinn und vaterländische Begeisterung für die Muttersprache die treibende Kraft in diesem Vereine ist. Mit freudigem Dank nahm Stephan daher auch die Ernennung zum Ehrenmitglied des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins im Jahre 1887 entgegen, und er hat die Entwicklung des Vereins stets mit warmer Teilnahme verfolgt. Und als er 1895 bei seiner 25jährigen Amtsjubelfeier von dem Gesamtvorstande feierlich beglückwünscht wurde, da schrieb er unter Dankesworten zurück: „Der allgemeine deutsche Sprachverein kann demnächst auf sein zehnjähriges Bestehen zurückblicken. In dieser kurzen Spanne Zeit hat er sich durch sein Wirken — perfer et obdura — rasch zu einem Sammelpunkte der auf die Reinheit unserer Muttersprache gerichteten Bestrebungen herausgestaltet und der edlen nationalen Bewegung bleibenden Rückhalt geschaffen. Von so berufener Seite meine bescheidene Thätigkeit an unserm gemeinsamen Werke anerkannt zu sehen, gereicht mir zur besonderen Genugthuung. Seien Sie überzeugt, daß meine wärmste Teilnahme ebenso wie bisher dem weiteren Gedeihen des Vereins zugewendet bleiben wird."

„Das Vorgehen des deutschen Generalpostmeisters," so heißt es in dem Nachruf, den der Allgemeine Deutsche Sprachverein ihm gewidmet hat, „ist vorbildlich geworden für die folgende Zeit. Er hat gezeigt, welcher Weg einzuschlagen ist, wenn man dem Fremdwörterunwesen mit Erfolg entgegentreten will. Von oben her muß dem Übel gesteuert werden, wie es von oben her in die Sprache eingedrungen ist. Die leitenden Kreise müssen für die Sprachreinigung gewonnen werden, Gesetzgeber, Beamte,

Schriftsteller, Gelehrte, kurz die geistigen Führer unseres Volkes. Sie haben in den Zeiten der Ohnmacht und des politischen Niederganges die Überflutung unserer Sprache durch Fremdwörter verschuldet, sie haben auch die Pflicht, die deutsche Sprache wieder in ihr Recht einzusetzen. Die übrigen Kreise des Volkes werden von selbst nachfolgen, mit um so größerer Freude, als sie sich niemals das Fremde ganz zu eigen gemacht haben."

XIII.

Stephan als Schriftsteller und Redner.

Wie jedermann weiß, hatte Stephan ausgesprochen schriftstellerische Neigungen, denen auch mancher schlagfertige Vers seine Entstehung verdankt. Nach dem Zeugnis von Schulkameraden soll er schon als Schüler für Liebhaber- und Kindertheater Dramen und Singspiele geschrieben haben, die er auch selbst in Musik setzte. Leider ist von diesen frühzeitigen Versuchen, soviel bekannt, nichts erhalten geblieben; sicher hätten auch diese Arbeiten ein interessantes Streiflicht auf den Werdegang dieses außerordentlichen Mannes geworfen. Mehr ist von seinen fachlichen Veröffentlichungen aus seinen Lehrjahren aufbewahrt worden, so z. B. eine im Jahre 1858 erschienene Besprechung eines Werkes des belgischen Postinspektor Bronne „Über die britische Postreform von 1840". Diese Stephansche Arbeit hat insofern ein besonderes Interesse, weil Stephan hier schon einen Gedanken ausspricht, der oft als Richtschnur für seine Maßregeln beim inneren Ausbau der Reichspost zu finden ist und auch scheinbar später noch, wenn es sich im Reichstag um Portoherabsetzungen handelte, den Ausschlag gegeben hat, nämlich, daß nicht Taxermäßigungen allein den Verkehr zu heben vermögen, sondern daß sie von Verbesserungen des Betriebes und Vermehrnng der Beförderungsgelegenheiten begleitet sein müssen, und daß zu weit gehende Herabsetzungen des Portos stets die Gefahr eines bedeutenden Einnahmeausfalles in sich bergen.

In denselben Jahre (1858) erschien das litterarische

Hauptwerk seines Lebens, „Die Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprung bis zur Gegenwart“, ein Werk, das ihm dauernd unter den deutschen Schriftstellern einen ehrenvollen Platz sichert. Das Buch bildet einen stattlichen Band von mehr als 800 Seiten in Großoktav. Es war die Frucht seiner Mußezeit während der ersten Beschäftigung im Generalpostamt in Berlin. Es ist eine aus amtlichen Quellen geschöpfte Darstellung des preußischen Postwesens. Unter den vielen Werken, die es über die Entwickelung des Verkehrs und die Entstehung und Ausbildung der Post im allgemeinen und der preußischen im besonderen giebt, sind die meisten nur unkritische Zusammenstellungen; nur wenige, und darunter das Stephansche nicht an letzter Stelle, sind auf eigenem Studium gegründet. Es handelt sich hier also nicht um eine trockene Aneinanderreihung von geschichtlichen Thatsachen und irgendwelchen aktenmäßigen Begebenheiten in der Postverwaltung der früheren Zeit, sondern Stephan beleuchtet auch die Kulturzustände jedes Zeitabschnittes, schildert die innere Entwickelung und die sociale Lage der politischen Gemeinwesen. Viele, oft kühne Exkurse in die Gebiete der Volkswirtschaft, der Rechtsgeschichte, des gesamten inneren staatlichen Lebens, des Handels, der Finanzpolitik, der nationalen und völkerrechtlichen Verhältnisse enthält das Stephansche Werk; es ist also nicht bloß eine Geschichte der preußischen Post, sondern eine Kulturgeschichte, eine geschlossene Darstellung eines besonderen Kulturfaktors, eben des Verkehrswesens, und somit für die Geschichtsschreibung ein wertvoller Beitrag.

27 Jahre war Stephan erst alt, als er dieses umfangreiche Buch herausgab. Sein Inhalt kann als Muster einer verwaltungsgeschichtlichen Einzelschrift gelten und ist eine Fundgrube der vielseitigsten kulturgeschichtlichen Quellennachweise. Schon zur Zeit seines Erscheinens fand das Werk von maßgebenden Beurteilern lebhafte Anerkennung, und daß es bis in die Neuzeit hinein seinen Wert behalten hat, davon zeugt die Kritik, die der bekannte Leipziger Volkswirtschaftler Professor Roscher in seiner „Geschichte der Nationalökonomik in Deutschland“ ihm zu teil werden

ließ. Er schreibt: „H. Stephan, der Reichsgeneralpostmeister, dessen Schriften, namentlich die Geschichte der preußischen Post, eine so vielseitige und gründliche Gelehrsamkeit, ein so klares Verständnis der Volkswirtschaft auch in ihren ethischen und rechtlichen Beziehungen, einen so weiten für Vergangenheit und Zukunft gleich scharfen staatsmännischen Blick verraten, verdient als Schriftsteller nicht weniger Beachtung, als in seiner großartigen praktischen Wirksamkeit."

Diesem großen Werke folgte zunächst ein kleineres: „Der Leitfaden für die schriftlichen Arbeiten im Postwesen", der unter dem Namen „Der kleine Stephan" Jahrzehnte hindurch, namentlich von seinen jungen Fachgenossen, viel benutzt worden ist und mehrere Auflagen erlebt hat.

Die nächsten Jahre brachten Stephan vollauf dienstliche Arbeiten. Es war die Zeit, wo er nach seiner zweiten Berufung ins Generalpostamt die Beziehungen zum Auslande zu bearbeiten hatte und seinen Feldzug gegen die Vielgestaltigkeit der Tarife und gegen die Nutzbarmachung des Durchgangspostverkehrs zu Gunsten des Staatssäckels begann. Einige Arbeiten über das Postwesen, die er für Rotteck und Welckers Staatslexikon schrieb, sind die spärlichen litterarischen Früchte aus diesen Jahren, die ja für sein sonstiges Wirken durch die vorbereitenden Schritte zur Begründung des Weltpostvereins und die Aufhebung der Thurn und Taxisschen Postverwaltung von so außerordentlichen Erfolgen begleitet gewesen sind. Erst 1868 und 1869 veröffentlichte er, schon als königl. preußischer Geheimer Oberpostrat, wiederum zwei längere Abhandlungen, „Das Verkehrsleben im Altertum" und „Das Verkehrsleben im Mittelalter", in Friedrich von Raumers historischem Taschenbuch. In diesen beiden Aufsätzen, welche eine ebenso eingehende Kenntnis der socialen und wirtschaftlichen Zustände des Altertums wie des Mittelalters bekunden, beleuchtet Stephan an der Hand der überlieferten Quellen alle Mittel und Wege, wie in jenen Zeiten Menschen, die voneinander entfernt wohnten, Nachrichten und Waren miteinander austauschten, wie sie zu einander reisten, und erwähnt alle die Einrichtungen, die sie zu Wasser und zu

Lande dazu benutzten. Diese beiden Aufsätze sind weit mehr, als eine bloße Schilderung des Verkehrsleben im allgemeinen, sie bringen in den besonderen Kulturzustand der betreffenden Zeit und der Völker ein und sind darum kulturgeschichtliche Abrisse von ganz besonderer Art und ganz besonderem Wert, aus denen die Menschen und Dinge jener Zeit klar hervortreten. Eine umfassende Belesenheit und Beherrschung der Quellen spricht aus diesen beiden Aufsätzen, die wegen ihrer Ausblicke, trotzdem sie schon vor 30 Jahren geschrieben sind, jedermann noch heute mit Vergnügen lesen wird.

Die Eröffnung des Suezkanals führte Stephan auch nach Ägypten. Die meisten europäischen Länder hatte er teils auf Dienst-, teils auf Privatreisen schon kennen gelernt; die Einladung des Vicekönigs von Ägypten gab ihm willkommene Gelegenheit zu einem Besuch des herrlichen Nillandes. „Es giebt wenig außereuropäische Länder," sagt Stephan im Vorwort zu seinem Buch ‚Das heutige Ägypten', „die eine solche Anziehung auf den Geist, einen solchen Zauber auf die Seele ausüben, wie Ägypten. Wenn die Geschichte den Boden adelt, so gehört das Thal des Nils zu dem urältesten Adel der Länder dieser Welt." Reiche Eindrücke hat Stephan diese Reise eingetragen. Er bereiste mit einer Gesellschaft, in der Staatsmänner so gut vorhanden waren wie Männer der Kunst und Wissenschaft, Ägypten bis zur nubischen Grenze. „Das bei den Ausflügen in das Land am Tage Gesehene gab des Abends bei unseren Versammlungen an Bord Anlaß zu den für uns Jüngere belehrendsten Erörterungen. Das Schiffsverdeck war unsere Akademie, unser Tuskulum, und der Symposiarch Lepsius sorgte im Verein mit unserem Senior, Meister Drake, für die richtige Mischung des Geistes und Gemüts. So verlebten wir wochenlang unsere Abende, oft bis spät in die Nacht, namentlich wenn bei der Pracht des Himmels die astronomischen Beobachtungen und Mitteilungen uns länger fesselten." Diese Reise war für Stephan in litterarischer Hinsicht sehr fruchtbringend. Sein Geist, der so von Verkehrserleichterungen und Verbesserungen erfüllt war, durchschaute die große Bedeutung des Suezkanals für den Welt-

verkehr sofort klar, und er hat seine Meinung auch in einem Aufsatz „Der Suezkanal und seine Zukunft“, der 1869 in der Zeitschrift „Unsere Zeit“ erschien, vertreten. Mit einer gewissen historischen Breite, die allen seinen Werken eigen ist, entwickelt er die Vorgeschichte des Suezkanalbaues und die verschiedenen Pläne seiner Ausführung von alters her. Die Bedeutung, die ein Kanal zu verschiedenen Zeiten bis auf die Gegenwart hätte erlangen können, giebt er dann, gewissermaßen noch einmal alles zusammenfassend, in folgenden interessanten Schlußworten wieder: „Wir dürfen bei dem heutigen Ideenstande vertrauen, daß der internationale universelle Charakter diesem Werke des 19. Jahrhunderts erhalten bleiben wird. Die Phönizier hätten den Kanal allein für ihre Handelsinteressen in listiger Weise ausgebeutet; unter den Persern würde er hauptsächlich zum Transport der Tribute aus den Provinzen, der Bedürfnisse für den Hof und allenfalls zu öffentlichen Aufzügen gebraucht sein. Die Römer, in ihrer besseren Zeit, hätten zwar den Verkehr möglichst freigelassen und gefördert, aber doch vor allem die politische Herrschaft über den Kanal zu erlangen gestrebt und ihn gehörig befestigt; in ihrer schlimmen, der späteren Kaiserzeit, hätten sie ihn mit Zöllen erstickt oder vielleicht kostbare Seefische darin gezogen. Im Mittelalter hätte man Klöster und Raubburgen an seine Ufer gebaut, bis der Türke gekommen wäre, der ihn hätte verfallen lassen. Das 19. Jahrhundert wird ihn in eine Verfassung setzen, die seine freie und friedliche Benutzung den Völkern aller Zonen und Zeiten gewährt.“ Gewissermaßen als Fortsetzung dieser Abhandlung über den Suezkanal erschien im April 1870 ebenfalls in „Unsere Zeit“ ein Aufsatz über „Die Weltverkehrsstraßen zur Verbindung des Atlantischen und des Stillen Oceans“. Auch hier entwickelt Stephan zunächst in großer Ausführlichkeit die geschichtlichen Verhältnisse von Kolumbus an und zeigt sich zuletzt als ein Anhänger eines Schiffahrtkanals, nicht einer Eisenbahn, welche beide Meere verbinden soll.

Ein Werk von größerer Bedeutung verdankt noch den Eindrücken aus dem Aufenthalt im Pharaonenlande

seine Anregung, das ist sein Buch über „Das heutige Ägypten". Es erschien erst 1872. Stephan war zwischendurch Generalpostdirektor des Norddeutschen Bundes geworden und hatte das deutsche Postwesen mit großem Erfolg durch den Krieg 1870/71 geführt, so daß sich damit die Verzögerung in der Herausgabe wohl erklärt. Das Werk, trotzdem es schon vor länger als 25 Jahren erschienen ist, bietet auch heute noch einen sehr schätzenswerten Lesestoff. Vollkommen unbeeinflußt von anderen ähnlichen Schilderungen, giebt hier Stephan einen Abriß der physischen, politischen und wirtschaftlichen Kulturzustände Ägyptens, und zwar als kritisch beobachtender und klar urteilender Schriftsteller; es ist, wie Gerhard Rohlfs dem Buch nachrühmte, s. Z. „das mit großer Sorgfalt und richtigster Auffassung der Verhältnisse geschriebene Werk über Ägypten gewesen", und wer es jetzt noch liest, der wird die ungemeine Belesenheit und die Sprachkenntnisse Stephans und vor allem seine Schilderungsgabe bewundern.

Dieses Werk über „Das heutige Ägypten" war die letzte bedeutende litterarische Arbeit Stephans. Wohl hat er später noch vereinzelte kleine Schriften erscheinen lassen, meistens sind es jedoch Vorträge, die hernach auch im Druck erschienen sind, wie der im wissenschaftlichen Verein zu Berlin gehaltene über „Weltpost und Luftschiffahrt", desgleichen ein anderer „Über die Fremdwörter", den er in demselben Verein hielt und in dem er sein ganzes sprachwissenschaftliches Rüstzeug spielen läßt und mit großer Sachkenntnis, viel Witz und guter Laune seine Widersacher bekämpft. Eine staunenswerte Kenntnis der neuen wie alten Sprachen tritt uns daraus entgegen, eine vielseitige sprachwissenschaftliche Bildung, um die mancher Sprachforscher vom Fach Stephan hätte beneiden können, und dieser Vortrag gehört auch heute noch zu dem Besten, was über die Fremdwörterfrage geschrieben worden ist.

Ein interessantes Buch gab Stephan 1877 noch heraus, nämlich „Das Poststammbuch," gewidmet „den Angehörigen und Freunden der Post". Es ist eine Sammlung

von Sinnsprüchen, Liedern, geschichtlichen Notizen, Aufsätzen und Schilderungen, die sich alle auf die Post und das Postwesen beziehen. In diesem kleinen Buch zeigt sich die Post gewissermaßen in ihrem poetischen Gewande.

Trotzdem Stephans dienstliche Thätigkeit ihn von Jahr zu Jahr mehr in Anspruch nahm, fand er doch immer noch Muße, hie und da kleine Skizzen über die verschiedenartigsten Gegenstände zu schreiben. So stammten z. B. die geistvollen Federzeichnungen von einer über Wien, Belgrad, Sofia, Konstantinopel und Athen ausgeführten Orientreise (Orient 1891), die die Straßb. Post in ihrem Sonntagsunterhaltungsblatt veröffentlicht hat, aus Stephans Feder. Die nach Inhalt und Form gleichbedeutende Veröffentlichung erregte damals Aufsehen in weiteren Kreisen.

Die Verdienste, die Stephan sich teils unmittelbar durch seine schriftstellerische Thätigkeit, teils mittelbar durch seine fördernde Einwirkung auf den geistigen Verkehr an der Spitze einer großen Verwaltung erworben hat, sind auch von der Gelehrtenwelt anerkannt worden. Bereits im Jahre 1873 verlieh ihm die philosophische Fakultät der Universität Halle die Doktorwürde honoris causa.

Nicht minder glänzend denn als Meister der Schrift zeigte er sich als Meister der Sprache. Die Kunst, gut zu schreiben und gut zu sprechen, findet sich selten in ein und derselben Persönlichkeit vereinigt. Stephan beherrschte jedoch wie mit der Feder gleich meisterhaft auch in der Rede die Sprache. Und ein Mann, der, wie er, 27 Jahre hindurch vor der Öffentlichkeit ein großes Verwaltungsgebiet zu vertreten hatte, ist oft genötigt, zu sprechen. Bei verschiedenen Fachkongressen auf dem Gebiete der Post und Telegraphie, in seiner Stellung als Bauherr bei der Einweihung der reichseigenen Postdienstgebäude in den großen Städten des Reichs und bei vielen anderen fröhlichen und traurigen Anlässen mußte er das Wort ergreifen. Und überall zeigte er sich als gewandter Redner, der in allen Sätteln gerecht war, der seinen Vortrag nach Form und Fassung der Gelegenheit vorzüglich anzupassen verstand, darum auch stets den richtigen Ton traf und den Weg zu den

Herzen seiner Zuhörer fand. Seine starke, natürliche Redegabe trat am deutlichsten hervor bei seinen Reden im Reichstage, namentlich wenn er gezwungen war, den Einwänden und Angriffen eines Gegners aus dem Stegreif zu antworten. Ohne Zagen stand er seinen Mann. In ruhiger Haltung, ohne viele Bewegungen sprach er lebendig, doch nicht zu schnell, und laut und eindringlich. Seine schnelle Auffassungsgabe, sein gutes Gedächtnis, das ihm in jedem Augenblick den gewaltigen Stoff, den er in sich aufgespeichert hatte, zur Verfügung stellte, machte ihn zu einem gefährlichen Gegner im Redekampfe. Und man darf sagen, daß er in irgend einer Sache, für die er sich aus Überzeugung einlegte, niemals eine Niederlage erlitten hat. Oft hat er auch in dem von ihm und Werner v. Siemens begründeten elektrotechnischen Vereine das Wort genommen. Seine Vorträge, die Nachrufe, die er dort berühmten Physikern und Mathematikern, wie Gustav Kirchhoff, Hermann v. Helmholtz, August Kundt, Werner v. Siemens, die alle dem Vereine angehörten, gehalten hat, gehören nicht nur zu seinen besten rednerischen, sondern auch zu seinen hervorragendsten schriftstellerischen Leistungen. Auch auf Kaiser Wilhelm I. und die Kaiserin Augusta hielt Stephan in jenem Verein die Gedächtnisrede. Außerordentlich gedankenreich ist auch noch die Ansprache, die er als Ehrenvorsitzender des internationalen Kongresses der Elektrotechniker 1891 zu Frankfurt a. M. gehalten hat. Klar, edel in der Sprache wie sein Stil, so war auch seine Redeweise; beide haben nichts Angelerntes und Angelesenes an sich, beide hatten ihre besondere Stephansche Eigenart: eine wort- und bilderreiche Sprache, stark philosophische Betrachtungsweise, oft durchsetzt mit geschichtlichen Einzelheiten. Stephan war wohl ein Philosoph, jedoch kein Freund von abstrakten Reflexionen, im Gegenteil, er hat es wiederholt und deutlich ausgesprochen, daß der menschliche Geist durch Versenkung in Abstraktionen die höchsten Ziele der Wissenschaft nicht zu erreichen vermöge. Bei allem idealistischen Schwung geht durch seine Schriften und Reden ein stark realistischer Zug, der bekundet, daß Stephans

Weltanschauung zu einem guten Teil durch naturwissenschaftliche Überzeugungen gestützt wurde.

Den Naturwissenschaften hat Stephan von Jugend auf überhaupt großes Interesse entgegengebracht. Er war in der Ornithologie und Ichthyologie gut zu Hause und wußte auch unter den Sternen Bescheid. Besondere Vorliebe hatte er für die Geologie, worin er auch eigene Forschungen trieb. Er war ein eifriger Gesteinsammler und führte auf seinen Reisen stets einen geologischen Hammer mit. Regen schriftlichen Gedankenaustausch pflegte er auf diesem Gebiete mit den berühmtesten Vertretern dieser Wissenschaft. Seine wertvollen Sammlungen sind vom Kaiser angekauft und dem Berliner Museum für Naturkunde überwiesen worden. Stephan war überhaupt ein Mann, der trotz der großen Aufgaben, die ihn sonst beschäftigten, doch unter dem Blick auf das Große und Ganze das Einzelne und Kleine nie außer acht ließ. Er war ein unermüdlicher Arbeiter, der neben allen dienstlichen Geschäften immer noch Zeit fand zur Nebenbeschäftigung. Sie war ihm aber keine Arbeit, sondern Erholung, wie ihm Reisen in erster Linie kein Mittel zur Kräftigung, sondern zur Bildung war. Auch in der Botanik hat er sich versucht. Als er im Juli 1875 in Misdroy weilte, regte ihn die eigenartige Pflanzenwelt dieses zwischen hohen Dünen und dem Meere eingeengten Badeortes zu einer Skizzierung der dortigen Pflanzenwelt an. Die Arbeit ist auf dem Wege des Buchhandels leider nicht in die Öffentlichkeit gekommen, nur eine kleine Stichprobe daraus ist in dem Buche „Im Zeichen des Verkehrs“ abgedruckt. „Einen harten Kampf hat es den Kiefern, Buchen und Eichen, die die Hügel Misdroys krönen, gekostet, sich hier zu entwickeln und zu behaupten. Da die See gen Norden liegt, so blasen die Seewinde zugleich aus den berüchtigtsten Strichen der Windrose. Ein Nizza, ein Amalfi haben zum Übermaß des Guten auch das Meer noch im Süden. Unsere Breiten sind für solche Weichlichkeiten nicht gemacht. Schon die zarte Jugend der hiesigen Waldwesen war sturmumtobt, man sieht es ihren knorrigen, kantigen,

grotesk verbogenen Ästen an, man erkennt es an ihren gedrückten Kronen, wie an ihren gedrungenen, meist nur einseitig beästeten Stämmen — welch ein Dasein sie auf diesem ausgesetzten Posten als Vorkämpfer des organischen Lebens in Drangsalen und Widerwärtigkeiten, in Stürmen und Schauern geführt haben: Gekrümmt sind ihre Äste, wie zusammengezogene Glieder eines von Rheumatismus heimgesuchten Kriegers, selbst das Moos mit seiner wärmenden Hülle ist ihren windumsausten, reifbestreuten Stämmen fern geblieben; viele tragen die tiefen Narben der Blitzschläge, andere sind entwurzelt, gefällt in der tosenden Schlacht der Elemente, und die wogenden Blätter des Edelfarns schmiegen sich an ihre Wurzeln wie der Helmbusch eines hingestreckten Helden. Aber die Mehrzahl hat, kernigem Geschlecht entsprossen, weiter ausgehalten in diesem Kampfe: ihre geschlossenen Glieder halten und festigen die Dünen, schützen die Saaten im Thal gegen den ersterbenden Hauch der Winde und dienen als schirmendes Dach dem ganz behaglichen Dasein einer zahllosen Menge frischlebiger Waldpflanzen, von den graziösen Exemplaren der nordischen Zwergceder, des Juniperus und der seltsamen Monotrope (Fichtenspargel) an bis zu den rosa Blütenrispen der Erica und dem zarten Schmelze des Waldsterns."

XIV.

Die Post im Dienste der öffentlichen Wohlfahrt.

Die Post ist eine Staatsanstalt, deren Aufgabe es zunächst ist, gegen feste Gebühren Nachrichten, Briefe, Pakete, Geld und auch Personen zu befördern. Die Reichspostverwaltung hat sich jedoch von vornherein nicht damit begnügt, zum Nutzen des einzelnen eine Einrichtung zu sein; als öffentliche Staatsanstalt stand sie von jeher im Dienst des Allgemeinwohles und hat auch ihre Einrichtungen nach Möglichkeit zur Förderung der öffentlichen Wohlfahrt hergegeben. Post wie Telegraph sind für die Staatsmaschine eine sehr wichtige, ja unentbehrliche Einrichtung geworden. Staatsmänner bedürfen ihrer Hilfe

in nicht geringerem Maße als der Privatmann oder Geschäftsmann. Jedermann weiß, um nur ein Beispiel zu erwähnen, welche wichtigen Dienste der Telegraph bei der Ergreifung von Verbrechern leistet; die telegraphische Meldung überholt jeden Eisenbahnzug, und sie hat oftmals noch in allerletzter Stunde, wenn der Verbrecher sich auf den Planken eines Schiffes schon in Sicherheit wähnte, ihn den Händen der Gerechtigkeit überliefert, und selbst wenn er bereits seinen Fuß glaubte unbehelligt auf das andere Ufer des Weltmeeres setzen zu dürfen, hatte der Telegraph seine Ankunft schon gemeldet und hat seine Hoffnung auf Entwischen zu Schanden gemacht.

Es liegt im Rahmen der Post als eines unentbehrlichen Hebels in unserer Kulturentwicklung, daß sie auch für die Kriegführung ein notwendiges und ebenfalls ganz unentbehrliches Hilfsmittel geworden ist. Die Kriegstelegraphen leiten den Marsch der Heere, übermitteln selbst in den Schlachten den Führern Befehle, und manchmal hing schon von der schnellen und zuverlässigen Mitarbeit des Telegraphen der Ausgang eines Treffens ab. Entsprechend ihrer Wichtigkeit in der Erfüllung dieser besonderen Aufgabe im Felde bildet ja auch die Telegraphie in den meisten Heeren einen besonderen Dienstzweig, der von eigensgeschulten Mannschaften mit besonderen Geräten versehen wird.

Neben diesen Aufgaben im Dienste des öffentlichen Wohls sind der Reichspostverwaltung und namentlich ihrer Telegraphie in neuer Zeit noch andere Aufgaben zugefallen. Wie sie sich bei der Ergreifung eines Verbrechers als Werkzeug des öffentlichen Sicherheitsdienstes erweist, so auch im Hochwassermeldedienste und für das Unfallmeldewesen. Überschwemmungen, wie sie an unsern Flüssen und auch an der Seeküste mit unvorhergesehener Plötzlichkeit hereinbrechen, würden bei weitem größeren Schaden anrichten, als sie es jetzt zu thun vermögen, wenn nicht der Telegraph die Anwohner rechtzeitig warnte und sie zu schützenden Maßregeln der Abwehr veranlaßte. Der telegraphische Meldedienst, der in den Stromgebieten des Rheins, der Weser, Elbe, Oder und Weichsel und einiger der wichtigeren Nebenflüsse einge-

richtet ist, hat sich zum Schutze von Gut und Menschenleben außerordentlich nützlich erwiesen. In Zeiten der Gefahr haben alle Telegraphenstellen, die an der Übermittlung von Wasserstandstelegrammen beteiligt sind, Tag und Nacht ununterbrochen Dienst. Dieser Dienst wird sofort angeordnet, sobald für das betreffende Überschwemmungsgebiet plötzliches Tauwetter, anhaltende Regengüsse, Eisgang und Eisstopfungen baldiges Hochwasser in Aussicht stellen. Die Warnung, die die thalwärts gelegenen Ortschaften des Überschwemmungsgebietes durch den Telegraphen erhalten, ermöglicht es den Bewohnern, sich bei Zeiten vorzusehen.

Damit die Bewohner kleiner Landorte bei plötzlicher Erkrankung eines Familienmitgliedes, bei Feuers- oder Wassersnot, bei Aufläufen, Schlägereien, Mord und Totschlag oder bei sonstigen Unfällen zu jeder Tages- und Nachtzeit sofort Hilfe herbeirufen können, hat der Staatssekretär Dr. von Stephan 1887 einen Unfallmeldedienst eingerichtet, der in dem Jahrzehnt, seitdem er besteht, sich außerordentlich bewährt hat. Die gemachten günstigen Erfahrungen haben die Reichspostverwaltung ermutigt, diese Thätigkeit im Dienste der öffentlichen Wohlfahrt weiter auszugestalten. Während sonst zur Nachtzeit der Telegraphenbetrieb ruht, ist auf den Postämtern mit Unfallmeldedienst die Einrichtung getroffen, daß durch eine Weckvorrichtung ein Beamter auch des Nachts an den Apparat gerufen werden kann, um eine Unfallmeldung entgegen zu nehmen und darauf das Weitere zu veranlassen. Bereits 77,3 v. H. sämtlicher (14 686) Reichstelegraphenanstalten waren 1897 für die Beförderung von Unfallmeldungen eingerichtet und sind über 8000mal benutzt worden, darunter 5700mal wegen Erkrankungen und Todesfällen von Menschen, 1920mal wegen Viehherkrankungen u. s. w. Im Durchschnitt wurden täglich 871 Unfallmeldungen befördert.

Nicht minder wichtig ist der Dienst, den die Reichstelegraphie durch telegraphische Übermittelung von Wetterberichten der Allgemeinheit leistet. Tagtäglich von

morgens 8 Uhr an leitet die Reichspostverwaltung durch ihre Telegraphenlinien der deutschen Seewarte in Hamburg alle Witterungsberichte zu, die von sämtlichen inländischen Beobachtungsstellen dahin aufgegeben werden. Auch von all den Sammelstellen, die über ganz Europa verteilt sind, erhält die Seewarte telegraphische Witterungsberichte. Um die Telegraphierarbeit möglichst zu verringern, werden diese Nachrichten, Wobs-Telegramme im Telegraphendeutsch genannt (Wobs-T = Wetterobservations-Telegramme), nicht im Wortlaut, sondern als Ziffertelegramme übermittelt. Jede Ziffer hat eine besondere Bedeutung, und schon ihre Stellung in der Reihenfolge der depeschierten Zahlen zeigt an, worauf die Beobachtung sich bezieht. Je fünf Ziffern gelten immer als ein telegraphisches Wort, und so besteht das ganze Telegramm, obwohl es auf eine Reihe von Fragen Auskunft giebt, doch nur aus wenigen Zifferworten, deren Übermittlung einen geringen Aufwand an Telegraphierarbeit verursacht. Bis gegen $10^1/_2$ Uhr vormittags sind alle Berichte aus dem Inlande, sowie auch einige auswärtige eingegangen. Sind schließlich alle Wettermeldungen zusammen, dann hört für kurze Zeit das Geklapper auf. Bald fangen aber die Wobstelegramme wieder an. Jetzt heißt es, die gesammelten Thatsachen, soweit wie möglich, wieder durch das Reich zu verbreiten und an Zeitungen und sonstige Bezieher zu übermitteln, welche dann am Abend des Tages noch den Wetterbericht für den nächsten Tag lesen können. Nur durch diese telegraphische Übermittlung von Wetterbeobachtungen ist es möglich geworden, die Witterung eines Landes oder eines Landstriches im voraus anzugeben, und es hat also die Reichstelegraphie dazu beigetragen, daß Landwirtschaft und Industrie in gewissem Umfange unabhängiger von den Zufällen des Wetters geworden sind.

In voller Würdigung der Bedeutung der Schiffahrt und des Fischereiwesens für das öffentliche Wohl hat die Reichspostverwaltung schon seit Jahren es sich angelegen sein lassen, ihre Einrichtungen auch in den Dienst dieser beiden Zweige der Volkswirtschaft zu stellen. Den Interessen der Schiffahrt wie der Fischerei dient längs der Küste

der Nord- und Ostsee das Sturmwarnungswesen, welches gleichfalls von der Seewarte in Hamburg geregelt wird. Die Seewarte übermittelt ihre Wetteransagen den Beobachtungsposten an den deutschen Küsten telegraphisch, und diese geben den auf See befindlichen Schiffen und Fischerfahrzeugen durch Aufhissen weithin sichtbarer Zeichen von einem zu erwartenden Unwetter Kunde. Alle kleinen Fischerboote, welche auf offenem Wasser einen Sturm nicht über sich ergehen lassen können, finden dann noch hinreichend Zeit, sich in den schützenden Hafen in Sicherheit zu bringen; die grösseren Schiffe wissen, was ihnen bevorsteht, und können rechtzeitig ihre Vorkehrungen gegen den hereinbrechenden Sturm treffen. Etwa 100 Sturmwarnungsstellen wirken heute an den deutschen Küsten.

Von großer Bedeutung für die Schiffahrt ist auch der Nachrichtendienst, der mit Hilfe der Reichstelegraphie über die Eisverhältnisse an unsern Küsten eingerichtet ist. Unter den Eisschranken, die sich namentlich in strengen Wintern in unsern Meeren bilden, leidet die Schiffahrt beträchtlich. Schiffer, Reeder und Fischer, wie der Geschäftsmann haben ein reges Interesse daran, über die Eisverhältnisse und deren Veränderungen auf dem Laufenden zu sein. Im Jahre 1894 hat die Reichspostverwaltung auch darüber einen telegraphischen Nachrichtendienst eingerichtet. Sobald Eisbildungen an der Küste auftreten, die bei zunehmender Kälte eine Störung des Schiffsverkehrs befürchten lassen, beginnen die regelmäßigen Eisbeobachtungen. Im Gebiete der Ostsee von Memel bis Aarösund giebt es 34 und im Gebiete der Nordsee von Ellenbogen auf Sylt bis Westerlandschleuse bei Emden 23 solcher Eisbeobachtungsstellen. Täglich morgens 8 Uhr (mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage) hat der Posten in seinem Gebiet festzustellen, wie die Eisverhältnisse für die Schiffahrt liegen, ob sich eine feste Eisdecke gebildet hat, ob Treibeis, schwerer Seegang oder dergleichen vorhanden ist, ob Feuerschiffe, Ansegelungstonnen und ähnliche Seezeichen, welche das Fahrwasser kennzeichnen oder den Schiffer vor einer Untiefe warnen, vom Eis nicht vertrieben sind, ob Schiffe schon im Eise festsitzen, und

wie die Eisbrecher arbeiten — alles dieses muß zu einer kurzen Nachricht zusammengefaßt werden, die dann das nächstgelegene Telegraphenamt an die zugehörige Sammelstelle weitergiebt.

Um bei der Übermittelung die Telegraphierarbeit möglichst zu veringern, werden auch hier die Namen der Küstenstrecken, Häfen und Fahrwasser durch Nummern bezeichnet, während die Eisverhältnisse durch Buchstaben ausgedrückt werden. Z. B. 5 G bedeutet: Haff bis Königsberg — Fahrwasser mit starkem Eis bedeckt, Schiffahrt beschwerlich, für Segelschiffe geschlossen. Die einzelnen Meldungen werden von den Sammelstellen in Kiel und Wilhelmshaven zu den eigentlichen Eisberichten verarbeitet, die die Marinebehörde amtlich veröffentlicht, sie auch der Seewarte mitteilt und ferner allen sogenannten Eissignalstellen übermittelt, die auf den Leuchttürmen Brüster Ort, Hela, Rixhöft, Hershöft, Groß-Horst, Greifswalder Oie, Arkona, Darßer Ort, Marienleuchte und Rote Kliff eingerichtet sind. Durch Flaggensignale können diese Schiffen, die danach fragen, über die Eisverhältnisse Nachrichten zukommen lassen. Den Küstenorten werden im Winter Mitteilungen über die jeweiligen Eisverhältnisse, sogenannte Eistelegramme, täglich übermittelt, die, wie die Sturmwarnungen u. dergl. am Hafen oder an anderen vielbesuchten Verkehrsstellen ausgehängt werden. Die Postverwaltung hat sich hier ohne jegliches Entgelt in den Dienst des Gemeinwohls gestellt; der Reichstelegraph befördert alle diese Telegramme nicht bloß gebührenfrei, sondern sogar mit Vorrang. Die Arbeit, welche die Reichstelegraphie in diesem Dienste leistet, ist nicht gering; im Jahre 1895 sind 54900 Wettertelegramme und im Winter 1895/96 gegen 9000 Eistelegramme über die Linien gegangen.

Bei der Regelung des Zeitballdienstes, einer weiteren Einrichtung zum Nutzen der Schiffahrt, wirkt die Telegraphenverwaltung ebenfalls mit. Für die Schiffahrt ist eine genaue Zeitbestimmung von größter Bedeutung. Wie bei der Eisenbahn richtig gehende Uhren für die Sicherheit von Leben und Eigentum unerläßlich sind, so

sind auch für die Sicherheit der Schiffahrt genaue Zeitmesser unentbehrlich, da bekanntlich die Stellung des Schiffes nach geographischer Länge aus dem Unterschied von Ortszeiten berechnet wird. Um den Schiffen, wo sie Land sehen, die Möglichkeit zu geben, ihre Uhren richtig zu stellen, sind sogenannte Zeitbälle eingerichtet worden, die auf weithin über See sichtbaren Stellen stehen oder auf Türmen angebracht sind, die oftmals eigens zu diesem Zweck erbaut wurden. An einem hohen Mast oder mastartigen Gerüst wird ein großer schwarzer Ball emporgezogen, der herunterfällt, sobald es nach der betreffenden Ortszeit Mittag ist. Ein Schiff, das einen Zeitball zur Mittagszeit in Sichtweite hat, braucht also nicht erst unter großem Zeitverlust einen Hafen anzulaufen, um seine Uhren zu stellen, sondern kann es im Vorbeisegeln machen. Sobald die Zeit herankommt, wo der Zeitball wohl fallen könnte, stellt sich ein Matrose vor die Schiffsuhr und zählt laut die Sekunden, die der springende Sekundenzeiger zeigt; ein anderer Matrose sieht mit angestrengtester Aufmerksamkeit nach dem Zeitball hinüber; sobald er fällt, klatscht er in die Hände oder macht sonst ein Geräusch. Der Mann vor der Uhr hört es und kann dann genau bestimmen, in welcher Sekunde der Ball gefallen ist. 1873 wurde der erste Zeitball in Deutschland errichtet und der Telegraphenverwaltung zur Ausführung übertragen. Gegenwärtig versorgt die Post- und Telegraphenverwaltung 5 Zeitballstellen: in Bremerhaven, im Bremer Freihafengebiet, in Cuxhaven, Swinemünde und Neufahrwasser. Jede Zeitballstelle ist durch einen Draht mit einer Postanstalt verbunden. In dieser ist eine astronomische Pendeluhr aufgestellt, die unter der Aufsicht der nächsten Sternwarte steht. Sobald es mittags 12 Uhr ist, löst die Uhr selbstthätig durch Schließen eines elektrischen Stromes mit einem Elektromagneten auf der Zeitballstelle einen Sperrhaken aus, und der Ball fällt herab und zeigt dem weit draußen auf See befindlichen Schiffe an, daß es in dem Augenblicke für den Ort, wo der Zeitball fiel, gerade 12 Uhr mittags gewesen ist. Fällt einmal der Zeitball bei unrichtigem Gang der Uhr oder durch mensch-

liches Verschulden zur unrichtigen Zeit, so wird auch das den Schiffen angezeigt durch einen kleinen roten Ball, der neben dem schwarzen bis zur Mastspitze gehißt wird; ein roter Ball auf halber Masthöhe bedeutet, daß der Zeitball nicht hat gehißt werden können, weil, wie das im Winter vorkommen kann, das Eisengestänge, in dem seine Führung läuft, vollständig mit Schnee oder Reifmassen angefüllt ist. Ob der Ball, wenn er von der Postanstalt ausgelöst ist, auch wirklich fällt, das wird durch eine besondere Einrichtung selbstthätig zurückgemeldet.

Die richtige Zeit ist für das öffentliche und gewerbliche Leben von großer Wichtigkeit. Wo Tausende beschäftigt sind, da bedeutet ein Zeitverlust von einer Minute nicht mehr eine Minute, sondern den Verlust von Stunden, Tagen, ja selbst Wochen. Wenn in einem Betrieb 3000 Arbeiter beschäftigt sind, und es geht beim Anfang und Schluß der Arbeit eine Minute täglich verloren, so kommt der Verlust im ganzen schon der Tagesarbeit eines Mannes gleich. Die Postverwaltung löst also auch damit eine Aufgabe zu Gunsten des Allgemeinwohles, wenn morgens früh, bevor der Postdienst beginnt, im Sommer um 7 Uhr, im Winter um 8 Uhr, vom Haupttelegraphenamte Berlin an sämtliche Telegraphenanstalten des Reichs das Uhrzeichen übermittelt wird, das bedeutet, daß es nach mitteleuropäischer Zeit gerade 7 oder 8 Uhr ist. Jedes Postamt kann dann unter Berücksichtigung der möglichen Fehlerquellen seine Uhr genau stellen.

Im Interesse der Schiffahrt wie des Handels hat die Reichstelegraphenverwaltung im Frühjahr 1894 auf den Leuchttürmen zu Rixhöft, Borkum und Helgoland sogenannte Seetelegraphenanstalten eingerichtet, von denen an Schiffe in See durch Flaggensignale Depeschen übermittelt werden, oder denen Schiffe auf dieselbe Weise Depeschen aufgeben können, die dann durch den Telegraphen an die richtige Adresse befördert werden. Außerdem erkunden diese Telegraphenanstalten durch Flaggensignale den Namen jedes vorüberfahrenden Schiffes und melden ihn der nächsten Hafenbehörde. Auf diese Weise können Schiffsführer, ohne daß sie zu landen brauchen, ein Lebens-

zeichen von sich geben und ihrem Reeder Nachrichten darüber zukommen lassen, wo sie sich befinden. Dieser Schiffsnachrichtendienst, den die Reichspostverwaltung vermittelt, erstreckt sich für die Elbmündung auch darauf, Namen und Schiffsgattung jedes in die Elbmündung einlaufenden oder seewärts gehenden Fahrzeuges dem Telegraphenamte in Hamburg zu melden, das dreimal täglich durch sogenannte Schiffsmeldezettel die Schiffsbewegungen in der Elbmündung veröffentlicht. Bei nebelfreiem Wetter ermittelt ein Telegraphenbeamter in Cuxhaven mit dem Fernrohr den Namen des Schiffes und seines Kapitäns, bei Nacht und im Nebel rudern Bootsleute hinaus und rufen das Schiff an. Sie melden dann den Namen dem Telegraphenamt, wofür sie eine bestimmte Vergütung aus der Postkasse erhalten. Die Hamburger Hafenbehörde, das Steueramt und der Reeder haben alle Interesse daran, den Namen eines in die Elbmündung einfahrenden Schiffes möglichst früh zu erfahren. Die Hafenbehörde kann rechtzeitig einen Ausladeplatz anweisen, die Steuerbehörde die Beamten bestimmen, welche das Ausladen überwachen sollen, und der Reeder alles zum Entlöschen Nötige vorbereiten.

Eine weitere Arbeit im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt leistet die Post durch ihre Mitwirkung bei Durchführung der socialpolitischen Gesetzgebung des Reiches. Sie verkauft die Versicherungsmarken, übernimmt für die Berufsgenossenschaften die Auszahlung der Renten u. s. w. Wie groß ihre Inanspruchnahme hierbei ist, werden am besten die Auszahlungen veranschaulichen, die sie 1897 vermittelt hat. In diesem Jahre sind durch die Reichspostanstalten an Unfallentschädigungen vorschußweise mehr als 53,8 Millionen Mark gezahlt worden, an Altersbezügen 24,3 Millionen und an Invalidenbezügen 25,6 Millionen, zusammen also 103,8 Millionen Mark. An Versicherungsmarken hat die Post über 400 Millionen Stück im Werte von etwa 90 Mill. verkauft. Eine besondere Entschädigung erhält sie für diese ihre Mühewaltung nicht.

Es giebt noch eine Wohlfahrtseinrichtung der Post,

und diese sei nicht vergessen, weil sie der Anregung Stephans ihre Entstehung verdankt, das sind die Rettungsboote „Generalpostmeister“ „Reichspost“ und „Reichstelegraph“, welche die Beamten der Reichspost und Telegraphie durch freiwillige Sammlungen beim 90. Geburtstag Kaiser Wilhelm I. der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gestiftet haben. Der gemeinnützige Zweck, der allen Verkehrseinrichtungen der Post und Telegraphie zu Grunde liegt, ist also auch in dieser Stiftung zum Ausdruck gekommen und hat sich im Jahre 1897 noch nach einer anderen Seite hin bethätigt, indem sämtliche Reichspostanstalten für die Entgegennahme von Beiträgen für die durch Unwetter Geschädigten Deutschlands in Anspruch genommen wurden. Die durch die Anstalten der Reichspostverwaltung aufgenommenen Spenden beliefen sich auf 275439 Mark.

XV.

Bildungsmittel und Wohlfahrtseinrichtungen der deutschen Reichspost.

Die deutsche Reichspost ist weit über die Grenzen unseres Vaterlandes hinaus als ein Muster von Zuverlässigkeit bekannt. Zu ihren außerordentlichen Leistungen in der Bewältigung des inländischen und des Weltverkehrs hat sie nicht allein die diensttechnische Ausbildung ihrer Beamten befähigt, sondern auch sittliche und wirtschaftliche Hilfsmittel haben an deren Vervollkommnung wesentlichen Anteil gehabt. Stephan erkannte bald, daß bei der rasch zunehmenden Bedeutung der Post für das ganze Kulturleben sie ihren Aufgaben mit Hilfe handwerksmäßiger Leistungen über kurz oder lang nicht mehr gewachsen sein werde, sondern daß eine allgemeine geistige Hebung der Beamtenschaft sich nötig mache — auch um der Postverwaltung die berechtigte Ebenbürtigkeit neben den übrigen Zweigen der Staatsverwaltung zu verschaffen. Wie bei der Armee, so lag auch die Leistungsfähigkeit des Postbeamtenheeres in der Tüchtigkeit seiner Offiziere und

Unteroffiziere. Die Hebung der allgemeinen Bildung konnte also für den Dienst nur ein Gewinn sein. Stephan suchte das auf zweierlei Wegen zu erreichen, indem er in wissenschaftlicher wie wirtschaftlicher Beziehung eine größere Gleichmäßigkeit der Beamten herbeiführte.

Die Beamtenschaft der Post war zeitweise außerordentlich ungleich zusammengesetzt. Der Übertritt der hannöverischen, braunschweigischen, oldenburgischen, schleswig-holsteinischen, Thurn und Taxisschen und Hanseatischen Postangestellten in den Bundespostdienst hatte eine Menge von Beamten hineingebracht, die nicht bloß äußerlich, sondern auch nach ihrer Vorbildung und technischen Geschicklichkeit sich sehr unterschieden; auch in ihren Rechten auf Beförderung, wie in ihren Gehaltsansprüchen waren sie sehr ungleich gestellt gewesen. Die Verschmelzung der Post mit der Telegraphie im Jahre 1876 führte der Post abermals eine Menge von Beamten mit anderer Vorbildung und Ausbildung zu. Um diese Tausende von verschiedenen Kräften zu einem einzigen pflichttreuen Beamtenkörper zu verschmelzen, der die größtmögliche Beweglichkeit hatte, und dessen Glieder um der erhöhten Wirtschaftlichkeit willen eine vielseitige Verwendbarkeit gestatten mußten, bedurfte es einheitlicher Eintritts-, Beschäftigungs- und Beförderungsbedingungen. Stephan begann den inneren Ausbau der Personalverhältnisse bereits im Jahre 1871; stets war er sorgfältig darauf bedacht, übernommene Rechte zu schonen und jegliche Härte zu vermeiden, wenn ältere Ansprüche sich in die neuen Bahnen nicht so ohne weiteres hinüberleiten lassen wollten. Nebenher wurde durch Gehaltserhöhungen auch die wirtschaftliche Lage der Postbeamten verbessert, Wohnungsgeldzuschüsse wurden eingeführt, so daß sich in den 27 Jahren Stephanscher Verwaltung die Durchschnittsgehaltsätze nahezu um 40 v. H. erhöht, für einzelne Zweige sogar verdoppelt haben. Die wirtschaftliche Stärkung des Standes hat auch sein sociales Ansehen gehoben, das überdies auch noch durch verschiedene Rangerhöhungen vergrößert wurde.

In der Ausbildung ihrer Beamten unterscheidet sich die Post wesentlich von anderen Behörden. Sie verlangt

nur ein bestimmtes Maß mehr oder weniger umfassender allgemeiner Kenntnisse von dem Bewerber, während sie die Fachausbildung selbst übernimmt. Und wer in der Postlaufbahn keine Nachteile erleiden will, muß sich nicht bloß mit den technischen Erfordernissen seines Dienstes vertraut machen, sondern auch sich fleißig und gewissenhaft wissenschaftlich weiter bilden. Die Möglichkeit dazu findet er in verschiedenen Einrichtungen. Am Sitze einer jeden Oberpostdirektion oder bei den größeren Verkehrsämtern sind besondere Unterrichtskurse vorgesehen. Für die Vorbereitung auf die höhere Verwaltungslaufbahn in der Post und Telegraphie giebt es eine besondere Fachschule in Berlin. Sie ist die Universität der Postbeamten, auf der diese zwei Winterhalbjahre hindurch Vorlesungen über Gegenstände des Verkehrs und der Staatswirtschaft, über Verkehrsgeschichte und Handelsgeographie, über Völkerrecht und Verträge mit dem Auslande, über Gegenstände aus dem Gebiete der Telegraphie, Mathematik, kurz alles hören können, was für die wissenschaftliche Ausbildung eines höheren Postbeamten von Wichtigkeit ist.

Gleich nach seinem Amtsantritt als Generalpostdirektor der Bundespost im Jahre 1870 gab Stephan seinen Postbeamten in der Gestalt von Büchersammlungen ein neues Bildungsmittel in die Hand. Bis dahin standen den Oberpostdirektionen dafür nur geringe Mittel zur Verfügung: dreißig Thaler jährlich, womit auch noch die im Geschäftsverkehr der Oberpostdirektion notwendigen Drucksachen, wie Adreßbücher, Zeitungen und Verordnungsblätter bestritten werden mußten. Mit dem Rest, der dann noch blieb, ließ sich eine Förderung der Bildungsmittel nachhaltig nicht mehr erreichen. Stephan erweiterte nun zunächst diese Büchersammlungen der Oberpostdirektionen. Diese Büchersammlungen, die schon mehr als 100 000 Bände aus allen möglichen Wissensgebieten enthalten, sind allen Beamten gleichmäßig zugänglich; sie kommen seit 1879 auch dem Bildungsbedürfnis der Unterbeamten zu gute. Die bedeutendste Bücherei dieser Art, gewissermaßen die Centralbibliothek, ist die des Reichspostamts; mit ihr ist eine sehr umfangreiche Karten- und Pläne-Sammlung verbunden.

Eines der wertvollsten Bildungsmittel, das nicht bloß seinen Postbeamten, sondern der ganzen Welt zu gute kommt, hat Stephan in dem Reichspostmuseum geschaffen. Nachdem es jahrelang in den Hintergebäuden des Reichspostamts, Leipziger Straße 15, sein Heim gehabt hatte, ist es im Laufe des Jahres 1897 in den mächtigen Bau an der Ecke der Leipziger und Mauer-Straße eingezogen. Stephan selbst hat allerdings die Einweihung dieses seines letzten und großartigsten Prachtbaues nicht mehr erlebt; ihm war er die Kapelle, aus der man ihn als stillen Mann hinaustrug ins Grab; aber das Reichspostmuseum verdankt ihm doch seine Entstehung. Bereits im Jahre 1870, als er eben Generalpostdirektor des Norddeutschen Bundes geworden war, hegte er den Gedanken, am Sitze der Postverwaltung eine Sammlung von Lehrmitteln zu einem Museum zu vereinigen. Es sollte ein Gesamtbild des Wirkens der Post und später auch der Telegraphie und des Fernsprechwesens, die Formen, in denen sich der Postverkehr im Laufe der Zeiten geäußert und dem jeweilig vorhanden Bedürfnis sich angepaßt hat, in getreuen Vorbildern und Mustern zur Darstellung bringen und so dem Fachmanne ein reiches Feld des Studiums und der Belehrung gewähren, dem Laien aber zu einer Quelle geistiger Anregung und Erquickung werden. Eine Plan- und Modellkammer, die in den Hintergebäuden des Reichspostamts ihr Unterkommen fand und länger als ein Jahrzehnt darin geblieben ist, bildete den Grundstock. Mit der Zeit hat sich nun daraus durch Erwerbungen, wie durch Schenkungen von Gegenständen aus allen Gebieten der Post und Telegraphie und des gesamten Verkehrswesens ein reichausgestattetes Museum entwickelt, das auf der Welt nicht seinesgleichen findet. Unermüdlich hat Dr. v. Stephan dieser seiner Lieblingsschöpfung rege Fürsorge zugewendet. In seiner gegenwärtigen Gestalt ist das Postmuseum eine Zierde der Reichshauptstadt und ein unvergängliches Denkmal für den ersten Generalpostmeister des Deutschen Reichs.

Dem Andenken seines Begründers ist im Postmuseum ein eigener Raum gewidmet, in dem eine Stephan-

sammlung untergebracht ist. Sie enthält unter ihren 80—90 Stücken verschiedene Kostbarkeiten, Huldigungsadressen zu seinem 25jährigen Dienstjubiläum, die Ehrenbürgerbriefe verschiedener Städte, sein Doktordiplom, das berühmte Bild, das der Kaiser Stephan zu dessen 60. Geburtstag verlieh u. s. w. Auch die Stephan auf der elektrotechnischen Ausstellung in Frankfurt a. M. gewidmete Bronzestatue „Elektron" befindet sich dabei, ferner eine Stephanbüste von Uephues; ein Gemälde von Prof. Dettmann, das den Augenblick wiedergiebt, wo der Vorstorbene zuletzt in diesen von ihm begründeten Räumen weilte, nämlich seinen aufgebahrten und unter Kränzen fast verschwindenden Sarg. Ein anderes Gemälde stellt Stephan in jungen Jahren dar. Er, der zuletzt grau an Bart- und Haupthaar war, ist darauf ein blondhaariger, blauäugiger Mann in den dreißiger Jahren. In keiner Weise verrät das sanfte Auge die Energie, die in diesem Manne schlummerte, und die später bei ihm mit so großer Kraft zum Durchbruch kam und ihn nie wieder verließ.

Auch der sprachlichen Ausbildung seiner Beamten hat Stephan besondere Fürsorge gewidmet. Seit einigen Jahren werden die zur Verwendung in unsern Kolonieen vorgemerkten Beamten vor ihrer Entsendung in dem an der Berliner Universität bestehenden Seminar für orientalische Sprachen auf Kosten der Postkasse im Suaheli, Arabischen, Guzerati, Hindustani und neuerdings auch im Chinesischen unterrichtet. Der Unterricht hat sich als sehr vorteilhaft für die ordnungsmäßige Abwickelung des Dienstbetriebes in den Schutzgebieten erwiesen.

Die Hebung des wirtschaftlichen Wohles seiner Beamten suchte Stephan durch Erweiterung einer ganzen Reihe von Wohlfahrtsanstalten zu erreichen. Die Post ist Arbeitgeberin von über 154 000 Personen. Die Fürsorge, die das Reich allen seinen Beamten widmet, kommt natürlich auch den Postbeamten zu gute. Wie jeder andere Reichsbeamte, erwirbt auch der bei der Post- und Telegraphenverwaltung unkündbar oder kündbar Angestellte jedes Grades ein Recht auf ein Ruhegehalt, sobald er wegen körperlicher Gebrechlichkeit oder geistiger Schwäche

seinen Dienst nicht mehr versehen kann. Wird indes die Dienstunfähigkeit durch einen im Betrieb erlittenen Unfall bedingt, so erhält jeder Beamter, ganz gleich, ob fest oder auf Kündigung angestellt, zwei Drittel seines letzten Jahresgehalts als dauernde Invalidenrente oder Ruhegehalt. Für diese Fürsorge hat das Reich alljährlich $7^1/_2$ Millionen Mark aufzuwenden.

Die Krankengesetzgebung des Reichs hat ebenfalls für die Postbeamten eine gesetzliche Fürsorge geschaffen, die sich auch auf nicht etatmäßig angestellte Beamte erstreckt, indem auch diese in Krankheitsfällen gleich den übrigen auf Fortbezug ihres Diensteinkommens für die Dauer von 13 Wochen Anspruch haben. Wie bei anderen Reichsbeamten ist auch die Fürsorge für Hinterbliebene von Postbeamten gesetzlich geregelt.

Daß diese staatliche Beamtenfürsorge segensreich wirkt, steht außer Frage. Es giebt aber Lebensfälle und Schicksalsschläge genug, die, durch irgend einen plötzlichen Unfall, durch Krankheit oder Tod hervorgerufen, den Betroffenen auf kürzere oder längere Zeit in Bedrängnisse bringen können. Hier hat sich nun die gegenseitige Selbsthilfe sehr nützlich erwiesen, die da eingreift, wo gesetzliche Ansprüche auf Unterstützung fehlen. Diese Wohlfahrtseinrichtungen sind aus ganz bescheidenen Anfängen schon in den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts entsprungen, später unter staatlicher Beihilfe weiter gediehen und zu blühenden Anstalten geworden. Die älteste Wohlfahrtseinrichtung dieser Art ist die Post-Armen- und Unterstützungskasse. Sie hat sich im Laufe der Zeit zu einer umfangreichen Einrichtung entwickelt, die Unterstützungen an Hinterbliebene überall da zahlt, wo gesetzliche Ansprüche an ein Ruhegehalt fehlen. Von anfänglich 400 Thalern jährlich stehen heute der Kasse schon über $^1/_2$ Million Mark zur Verfügnng — ihr Vermögen belief sich 1896/97 auf 865 398 Mark, und die Postkasse zahlt alljährlich einen Betrag von 300 000 Mark dazu. Statt der ursprünglichen Zahl von 13 Personen werden jetzt alljährlich soviel Tausende in Gestalt von Ruhegehältern, von

Witwengeldern, Erziehungsbeiträgen für Kinder mit fortlaufenden, sowie einmaligen und außerordentlichen Unterstützungen bedacht. Die Kasse verfügt außerdem in drei Waisenanstalten über 16 Freistellen.

Eine weitere Gründung, ursprünglich auch aus der Selbsthilfe hervorgegangen, ist der „Sterbekassen-Verein für Reichspostbeamte“, der in Todesfällen den Hinterbliebenen aus gemeinschaftlichen Mitteln eine sofort zahlbare Geldunterstützung gewährt. Er umfaßt jetzt mit Ausnahme der jüngeren, nicht fest Angestellten, fast alle Klassen von Postbeamten. Sein Stammkapital beläuft sich schon auf $4^1/_2$ Millionen Mark. Da bei der Verwaltung des Vereins jedes Privatinteresse ausgeschlossen ist, bietet er seinen Mitgliedern Vorteile, wie sie nur bei dem Grundsatze der gegenseitigen Selbsthilfe möglich sind. Jeder Postbeamte unter 50 Jahren kann sich bei dieser Kasse für den Sterbefall mit 300, 600, 900 und 1200 Mark versichern.

Außerdem bietet die Reichspost- und Telegraphenverwaltung ihren Unterbeamten noch die Möglichkeit, durch Abschluß von Lebensversicherungen bei Versicherungsgesellschaften für ihre Familie mit einer Summe von 600—1500 Mark zu sorgen. Die Bedingungen sind außerordentlich günstig, da die Postverwaltung ihren Angestellten nicht bloß einen Prämiennachlaß von 3—10 v. H. ausgewirkt hat, sondern für diejenigen Unterbeamten, welche z. B. des Abschlusses noch nicht etatmäßig angestellt sind (früher vor Inkrafttreten des Hinterbliebenen-Fürsorgegesetzes auch für etatmäßig angestellte), auch noch $^1/_5$—$^1/_4$ der Prämie aus etatmäßigen Unterstützungsmitteln zahlt, so daß diese Unterbeamten nur für $^3/_4$—$^4/_5$ der nachgelassenen Prämien aufzukommen haben. Die Einziehung der Versicherungsbeträge besorgt die Post durch monatliche Gehaltsabzüge, und das thut sie auch in den Fällen — und hat dadurch von den Versicherungsgesellschaften Erleichterungen erzielt —, wenn sich höhere und niedere Beamte bei noch anderen Versicherungsanstalten, mit denen die Post ebenfalls Abkommen getroffen hat, höher versichern wollen.

Bis Ende März 1897 waren von den Unterbeamten der Post- und Telegraphenverwaltung, für welche ein Prämienzuschuß aus Postmitteln zulässig ist, 3572 Mann mit 4 338 400 Mark versichert, und 14 132 hatten auch ohne den Zuschuß eine Versicherung im Betrage von 42 651 719 Mark genommen.

Summen bis zu 1500 Mark werden zur dauernden Versorgung einer hinterbliebenen Familie nicht hinreichen; aber die Erfahrung lehrt doch, daß manche Witwe mit dem kleinen Kapital bei richtiger Umsicht im stande gewesen ist, sich ein kleines Geschäft einzurichten und sich und ihre Kinder zu ernähren. Mit gleichem Erfolg hat die Postverwaltung auch die Rentenversicherung unter erleichterten Bedingungen ihren Angehörigen zugänglich gemacht, um unversorgt hinterbliebenen Töchtern eine Versorgung von dem Zeitpunkte an zu verschaffen, wo das gesetzliche Witwen- und Waisengeld fortfällt. Jeder etatmäßig angestellte Post- und Telegraphenbeamte oder Unterbeamter kann seine unverheiratete Tochter mit mindestens 100 Mark Leibrente für das Jahr versichern. Diese gelangt nach dem Tode des Vaters, aber nicht früher, als mit dem 18. Lebensjahre der Tochter, also von dem Zeitpunkt an, wo das gesetzliche Waisengeld fortfällt, zur Auszahlung und läuft so lange, als die versicherte Tochter am Leben bleibt. Auch in diesem Falle hat die Post die Einziehung der Prämie durch Abzüge vom Gehalt übernommen, die Prämie fällt jedoch ganz fort, sobald der Beamte oder Unterbeamte das 65. Jahr vollendet hat oder vorher in den Ruhestand getreten ist. Verheiratet sich die Tochter, so kann sie die Versicherung fortsetzen oder eine Herauszahlung bis 75 v. H. der eingezahlten Prämie verlangen; in diesem Falle wirkt also die Rentenversicherung als Aussteuerversicherung, oder die eine Tochter kann die Übertragung der Versicherung auf eine Schwester unter vorgesehenen Bedingungen verlangen. Um ihren Beamten und Unterbeamten das Eingehen von solchen Rentenversicherungen zu erleichtern, gewährt die Post zur Jahresprämie aus besonderen Fonds (aus der Kaiser Wilhelm-Stiftung u. s. w.) einen Zuschuß

zur Jahresprämie von 20 v. H. Außerdem giebt es seit 1890 eine „Stiftung für hilfsbedürftige Töchter verstorbener Reichspost- und Telegraphenbeamten". Diese Stiftung, „Töchterhort", genannt, wurde in jenem Jahre mit einer durch freiwillige Beiträge aufgebrachten Summe von 110 000 Mark ins Leben gerufen. Alljährlich fließen ihr, deren Gönnerin die Kaiserin geworden ist, durch Konzerte, Familienabende, Vorlesungen, Sammlungen u. s. w., die die Postbeamten unter sich und in engeren Kreisen veranstalten, namhafte Summen zu.

Auch die Form der wirtschaftlichen Selbsthilfe, die im gewöhnlichen Leben durch die Kredit- und Vorschußvereine vertreten wird, hat die Postverwaltung eingeführt und die Einrichtung von Spar- und Vorschußvereinen für Angehörige der Reichspost- und Telegraphenverwaltung wirksam unterstützt. Zu Anfang des Jahres 1872 wurde unter Veröffentlichung grundlegender Satzungen die Bildung von Spar- und Vorschußvereinen unter der Postbeamtenschaft von der obersten Postbehörde in Anregung gebracht. Daraufhin kamen 36 Spar- und Vorschußvereine zu stande, gegenwärtig giebt es schon bei allen 41 Oberpostdirektionen einen solchen Verein. Sie sind durchaus selbständig und unabhängig von einander, aber doch in ihren Einrichtungen, wenn nicht besondere örtliche Verhältnisse eine eigenartige Entwicklung erfordern, völlig gleichartig. Diese Vereine haben den Zweck, Ersparnisse von ihren Mitgliedern anzusammeln, zu verzinsen und durch Anteil am Gewinn zu erhöhen, sowie Mitgliedern, soweit diese die erforderliche Sicherheit bieten und die Mittel des Vereins es gestatten, durch Zuweisung verzinslicher, in Teilbeträgen rückzahlbarer Vorschüsse beizustehen. Diese Vorschüsse stehen jedem Mitglied nicht nur zur Wegräumung wirtschaftlicher Schwierigkeiten zur Verfügung, sondern sie können auch zur Erleichterung der Lebensführung, zur Beschaffung von häuslichen und Wirtschaftsgegenständen (Nähmaschinen, Leinenzeug, Klavieren, Dienst- und Privatkleidern, Brennstoffen u. s. w.) verwandt werden, und zwar unter möglichst unmittelbarem Bezuge aus geeigneten Quellen. Diesen Vereinen, die die

Rechte einer juristischen Person besitzen, gehören gegenwärtig mehr als 95 v. H. aller Beamten an. Die Post-Spar- und Vorschußvereine haben viel Segensreiches geleistet und konnten 1897 ihre silberne Jubelfeier mit dem Bewußtsein begehen, daß sie die bei ihrer Gründung auf sie gesetzten Hoffnungen in jeder Beziehung erfüllt und sich zu einem der wichtigsten und unentbehrlichsten Glieder in der Kette der zur Wohlfahrt des großen Post- und Telegraphenpersonals berufenen Einrichtungen entwickelt haben. Sie haben seit Beginn ihrer Thätigkeit von 1872 an alljährlich Millionen von Mark zusammengebracht, so daß 1897 das Guthaben der Mitglieder sich auf rund 30 Millionen Mark belief. Wenn die Beamten einer Verwaltung eine solche Summe ersparen konnten, so darf das als ein Zeichen gelten, daß es ihnen wirtschaftlich gut geht.

Über eine weitere Wohlfahrtsanstalt verfügt die Post in der „Kaiser-Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung". Sie ist aus Überschüssen errichtet, welche die deutsche Reichspostverwaltung während des Krieges in Frankreich in den Jahren 1870/71 durch Wahrnehmung des Landespostdienstes in den besetzten französischen Gebietsteilen erzielt hat. Auch Bayern und Württemberg haben entsprechende Anteile davon erhalten. Der Reichspostverwaltung fielen 300 000 Mark zu, welche die Grundlage einer Stiftung gebildet haben, die das Wohl der Angehörigen der Reichspost- und später auch der Telegraphenverwaltung fördern sollte durch Bewilligung von Unterstützungen, durch Beihülfen an Hinterbliebene, durch Unterbringung in Erziehungs- oder Waisenhäusern oder in Altersversorgungsanstalten. Daneben dient ein kleiner Bruchteil aus der Einnahme dieser Stiftung auch der Pflege und Förderung sittlicher und geistiger Bildung, indem aus den Stiftungseinkünften studierenden Söhnen von Postbeamten Stipendien oder besonders befähigten Beamten Reisezuschüsse gewährt werden, damit sie in fremden Ländern ihre Sprachkenntnisse erweitern oder durch zeitweiligen Aufenthalt in der Fremde sich mit den Verkehrs-

einrichtungen des Auslandes bekannt machen. Auch zu Geschenken an Beamte oder deren Angehörige wird ein mäßiger Betrag alljährlich aus diesen Mitteln ausgeworfen. Das Vermögen der Kaiser-Wilhelm-Stiftung belief sich Ende März 1897 auf 680 300 Mark. Die Stiftung besitzt zwei Freistellen im Civilwaisenhause in Potsdam und fünf Freistellen im Wilhelmstifte zu Charlottenburg. An Unterstützungen wurden 1896/97 ausgegeben über 154 000 Mark.

Noch in den letzten Jahren seiner Verwaltung hat Stephan auch in der Wohnungsfrage zu Gunsten seiner Unterbeamten eingegriffen. Im Etat für 1897/98 stellte er die Mittel für solche Dienstwohnungen bereit. Wenn möglich, sollte diesen, wodurch sie in sozialer Hinsicht bedeutend wertvoller würden, noch kleine Flächen Acker- oder Gartenland zuerteilt werden. In der That liegen in manchen Gegenden des Reichspostgebietes die Wohnungsverhältnisse für Unterbeamte sehr ungünstig, namentlich auf dem flachen Lande. In den kleinen entlegenen Dorfschaften des Ostens sind Mietswohnungen oftmals nicht zu haben, so daß die im Landbestelldienst beschäftigten Unterbeamten sich 3, 4, ja in einzelnen Fällen 6 Kilometer weit von ihrem Amtssitz eine Wohnung suchen müssen. Die gleiche Wohnungsnot liegt häufig auch da vor, wo die Postanstalten wegen des Anschlusses der Landpostkurse an die Eisenbahn auf alleinliegenden Bahnhöfen haben untergebracht werden müssen. Und wenn stellenweise überhaupt noch Wohnungen aufzutreiben sind, so ist ihr Zustand oft doch so überaus mangelhaft, daß für die Gesundheit der Familienmitglieder ernste Gefahren bestehen. Zur Beseitigung dieser Übelstände hat die Postverwaltung nunmehr auch den wichtigen Schritt gethan, ihren Unterbeamten eigene Dienstwohnungen einzurichten oder zu mieten.

Außer diesen Wohlfahrtseinrichtungen ließe sich noch manches anführen, womit Stephan das Wohl seiner Beamten zu fördern suchte. Erwähnt sei noch, daß er seinen Unterbeamten auch eine zeitweilige Ausspannung vom Dienste gönnte und ihnen einen Erholungsurlaub

gewährte. Als er an die Spitze der Postverwaltung trat, fand er in dieser Hinsicht nur wenig vor; heute darf man sagen, daß die Postbeamten in ihren Wohlfahrtseinrichtungen von allen Beamten des Reichs in schwierigen Lebenslagen den kräftigsten Rückhalt haben. Für sein gemeinnütziges Wirken im Sinne der kaiserlichen Botschaft des großen Kaisers erhielt Stephan auch am 18. Januar 1896 den Wilhelms-Orden, der nur für hervorragende Verdienste um die Wohlfahrt und Veredelung des Volkes verliehen wurde. Neben dem wirtschaftlichen behielt Stephan auch stets das geistige Wohl seiner Beamten im Auge. Wenige Jahre nach seinem Amtsantritt beseitigte er eine Schranke, die die Entwicklung eines frischen freien Geistes unter den Postbeamten sehr hemmte. Bis zum Jahre 1875 waren nämlich alle Post- und Telegraphenbeamten gehalten, ähnlich wie es für Offiziere noch gilt, schriftstellerische Arbeiten, welche sie irgendwie veröffentlichen wollten, vorher ihrer vorgesetzten Behörde zur Genehmigung zu unterbreiten. Stephan hob diese beengende Vorschrift auf und gewährte so dem geistigen Leben innerhalb der Postverwaltung eine unabhängige Entfaltung. Durch diese vielseitige Fürsorge weckte er den Geist freudiger und eifriger Pflichterfüllung, der heute das ganze Beamtenheer der Reichspost durchzieht, und der, obgleich geschichtlich etwas anders entstanden und geworden, doch rühmlichst dem überlieferten Pflichtbewußtsein des preußischen Beamtentums zur Seite gestellt werden darf.

XVI.

Stephan als Mensch und Staatsmann.

Es ist überaus anziehend und lohnend, in diesem seltenen Mann dem Menschen näher zu treten.

Körperlich war Stephan eine außerordentlich gestählte Natur. Ein ebenso tüchtiger Schwimmer wie Turner, hat er bereits als sechzehnjähriger Primaner einem Mitschüler, der beim Baden in Gefahr kam, das Leben gerettet. Er war von Haus aus mit einem ungewöhnlich kräftigen und widerstandsfähigen Körper ausgestattet,

der die Strapazen nicht zu fühlen schien, die Stephan ihm in der angespannten Arbeit seiner Jugend- und Mannesjahre zumutete. Als junger Beamter durfte er es wagen, nach arbeitsvollem Tagesdienst der Müdigkeit bei der Nachtarbeit am Schreibtisch dadurch zu wehren, daß er die Füße in kaltes Wasser steckte. Wer auf seinen Dienstreisen in früherer Zeit, besonders in den 70er Jahren, mit ihm war, so berichten seine Freunde, der konnte davon erzählen, wie der Tag der Arbeit, die Nacht der Bahnfahrt gewidmet wurde, und wie so mancher seiner Begleiter erschöpft heimkehrte, während Stephan selbst noch die Erledigung der zu Hause inzwischen angesammelten Arbeiten angriff. Stephans Schlafbedürfnis war außerordentlich gering; er schlief nie mehr als fünf Stunden und blieb dabei trotz der angestrengtesten Arbeit jahrzehntelang außerordentlich leistungsfähig und frisch.

Von jeher war er ein unermüdlicher Fußgänger und Bergsteiger, dessen Wohlbehagen weder Hitze noch Kälte, weder Regen noch Schnee beeinträchtigte. Stephans Vorliebe für die Jagd ist bekannt; sie war ihm die liebste Erholung von seines Amtes Bürde. Im bequemen Jagdkleide fühlte er sich recht behaglich. Er durchstreifte Wald und Feld auf manchem frischen Weidmannsgange; unverdrossen und unermüdlich ging er durch Schilf und Moor wie auf Hochgebirgspfaden dem Wilde nach, je schwieriger und anstrengender, um so größer die Freude. Er überwand selbst in späteren Jahren auf seinen Jagd- und Bergstreifen noch Schwierigkeiten, vor denen junge Kräfte zurückgeschreckt sein würden. Obwohl jenes tückische Leiden, das ihm den Tod brachte, im Sommer 1890 seine riesige Natur schon etwas untergraben hatte, ging er damals in den Tiroler Alpen doch noch mit großem Jagdglück den Gemsen auf ihren steilen Pfaden nach. Gebirgsgegenden zogen Stephan mächtig an: „Ein Dankopfer Gott für das herrliche Geschenk der Gebirgswelt, für das noch herrlichere der Seele, die ihre Schönheit zu empfinden vermag.“ Noch im Sommer 1896 bestieg er die Gipfel der Ortlergruppe, und wer ihn die Höhen des Ramljochs überwinden sah, hätte nicht vermuten können, daß dieser elastische, allen

Strapazen gewachsene Körper einem 60jährigen Manne gehörte.

Mit seinen Eltern verknüpfte Stephan, wie seine Briefe bekunden, das zärtlichste Band. In einem Briefe, den er im April 1856 an seinen Vater richtet, heißt es z. B.: „Schwerlich hat es zwei fidelere Menschen als meine Frau*) und mich in Berlin gegeben, als wir Deinen letzten Brief empfingen, der uns die so sehr ersehnte Nachricht brachte, daß Du und unsere liebe Mutter uns zum Juni besuchen wollt. Wie die Kinder aufs Weihnachtsfest und weit mehr freuen wir uns darüber; bei allem, was wir thun und reden, handelt es sich darum, wie wir Euch, Ihr lieben guten Eltern, die ich so lange nicht gesehen habe, hier das Leben angenehm machen wollen. Jedenfalls müßt Ihr einige Monate bei uns bleiben . . . ich arbeite jetzt deshalb so viel, damit ich, wenn Ihr da seid, mir desto mehr freie Zeit nehmen kann. Uns gewährt der Gedanke so unendliche Freude, Euch und namentlich unsere gute Mutter, die Berlin noch nicht gesehen hat, hier überall herumzuführen, ihr alles zeigen zu können, und den ganzen Tag heißt's unter uns: Wenn nur erst unsere guten Alten da wären!“ In ähnlich herzlichem Tone gedenkt er auch später des Vaters in den Briefen, die er nach dessen Tode (am 8. März 1860) an die Mutter schrieb. Diese war noch jahrelang, bis 1869, wo auch sie sich zur Ruhe legte, Zeugin seiner außerordentlichen Erfolge. Ihr pflegte er alles, was er schuf und errang, mitzuteilen. Seine Briefe an sie sind das schönste Zeugnis für seine Kindesliebe. In dem Briefe, worin er der Mutter im Jahre 1867 meldet: „Mein großes Werk (Ablösung von Thurn und Taxis) ist mit Gottes Hilfe fertig,“ schreibt er weiter: „Als ich den Vertrag unterzeichnete, der diesen 350 Jahre alten Krebsschaden Deutschlands beseitigte, und meinen Namen „Heinrich Stephan“ schrieb, dachte ich an unsere teuren unvergeßlichen Toten.“ Und aus Brüssel, wo er

---

*) Stephans erste Frau. Er war seit 1863 wieder verheiratet mit einer Tochter des Oberpostdirektors, geheimen Postrats Balde. Aus dieser Ehe hat er einen Sohn und zwei Töchter hinterlassen.

1868 zwischen Belgien und dem Norddeutschen Bunde einen Postvertrag anbahnte, schrieb er an seine Mutter: „Seit acht Tagen bin ich in dem herrlichen Brüssel und unterhandle mit der belgischen Regierung über die Grundlagen eines neuen Postvertrages. Heute Abend werden wir in der Hauptsache fertig; übermorgen gehe ich nach London weiter. Gott giebt mir sichtlich seinen Segen in allen meinen Amtssachen; er läßt mir alles weit über mein Verdienst gelingen.“ Aus Rom, wohin er später dienstlich geschickt war, schrieb er seiner Mutter am 8. März 1869, am Todestage des Vaters: „Am heutigen Tage, der in unserer Familie eine nie zu vergessende Bedeutung hat — eine doppelte, ein Todestag und ein Geburtstag — schreibe ich Dir aus der ewigen Stadt, dem Grabe zweier Welten: des Altertums nnd des Mittelalters. Hier, wo man überall von den großartigsten Ruinen ganzer Menschengeschlechter umgeben ist, die viel geleistet haben und die Großes gewesen sind, empfindet man so recht die tröstende Wahrheit, wie wenig doch der Kummer und das Leid eines einzelnen Menschen in diesem großen All bedeutet! Es ist eine allgemeine, über Jahrtausende reichende Zusammengehörigkeit aller Generationen, und man fühlt hier recht, daß ein großer, innerer, ewiger Zusammenhang durch das Ganze geht, der durch äußere Zufälligkeiten, wie Krankheit und Tod, wohl für kurze Zeit unterbrochen, aber nicht aufgehoben werden kann. . .“ Und einige Tage später, am 23. März: „Hoffentlich erreicht Dich dieser Brief gerade an Deinem Geburtstage (27. März) und legt die vielen hundert Meilen, die uns trennen, pünktlich zurück, um Dir, meine teure, liebe, gute Mutter, meine innigsten Herzenswünsche zu diesem schönen, für Deine Kinder und Enkelkinder nah und fern hocherfreulichen Tage zu überbringen. Diesmal fällt Dein Geburtstag gerade mit dem schönen Auferstehungsfeste, dem sinnigsten Feste der Christen, zusammen, gleichsam wie eine Erinnerung, daß Deine und unsere Teuren, die vor uns zu Gott eingegangen sind, im Jenseits auch heute bei uns sind und sich im Geiste mit uns vereinigen, um diesen Tag zu feiern.“

Im selben Jahre (1869) war Stephan in Ägypten,

um auf Einladung des Khedive Ismael Pascha an der Einweihung des Suez-Kanals teilzunehmen. Aus dieser Zeit stammt ein Brief, den er von Theben aus an seine Mutter richtete. „Auf eine Entfernung von über tausend Meilen sende ich Dir hier aus der tropischen Zone, von der alten Hauptstadt des ägyptischen Reiches, Theben, die hundert Thore zählt, von denen noch viele aus den Trümmern hervorragen, die herzlichsten Grüße, Dir und allen Lieben, und sende von den Fluten des heiligen Nilstromes, auf dessen Wellen Moses schwamm (ich habe die Stelle gesehen, wo Pharaos Tochter ihn fand), an dessen Ufern Maria weilte (ich bin an dem uralten Sykomorenbaume gewesen, unter dem sie mit dem Jesuskinde auf der Flucht nach Ägypten gesessen), aus dem Lande, das Abraham sah, das Joseph verwaltete und an das sich die frühesten Kenntnisse der Kindheit knüpfen, aus diesem Lande sende ich ein inniges Gebet zu Gott für Dein Wohlergehn; hier in Gegenwart ungeheurer Ruinen von Tempeln (einer ist so groß, daß Stolp darin stehen könnte), in Wäldern von Säulen (in einem Tempel sind hundertvierunddreißig, auf jede könnte man aber eine ganz geräumige Stube bauen, so breit sind die Kapitäle) — hier, auf einem Trümmerfelde, das viele Meilen bedeckt, unter Sphinxen und Obelisken gedenke ich der glücklichen Tage unserer freundlichen Kindheit im lieben Elternhause, des gemütlichen Familienlebens; unseres seligen Vaters unvergeßliches Bild mit den treuen, blauen Augen, den freien, edlen Zügen steigt freundlich winkend vor meiner Seele auf: ich sehe ihn, wie er Ludwig, Gustav und Hermann (drei damals schon verstorbene Brüder Stephans) umarmt im schönen Jenseits, und wie sie alle auf die große Herrlichkeit, die mich umgiebt, und die uns sterbliche Menschen noch mit Erstaunen umfängt, als etwas Kleines herniederblicken aus jenen Sphären des ewigen Lichtes. Aber ich denke auch der Lebenden, der lieben Schwestern, ihrer Männer und ihrer Kinder, wenn ich unter den wehenden Kronen der Palmenwälder wandle oder im Schatten der Tamarisken und Gummibäume Erquickung suche von den glühenden Strahlen der Sonne." — So schreibt nur ein Mann, bei dem sich Gemüt und Geist die Wage halten,

der aber auch einen guten Grundstock christlichen Glaubens besitzt.

Wie Stephan als Sohn und Bruder, so war er auch als Mensch edel, hilfreich und gut. In wie gutem Andenken er bei den Thurn und Taxisschen Beamten stand, dafür sprechen die Beispiele, die bereits in einem früheren Kapitel mitgeteilt worden sind. Wie ein Freund schied er von ihnen, und mit einem Gefühl der Genugthuung empfand er es selbst, daß er es geworden. Allerdings sind Stephan Enttäuschungen auch nicht erspart geblieben, oftmals ist ihm Entgegenkommen und Wohlwollen mit Undank gelohnt worden; aber die große Versöhnlichkeit seines Charakters hat ihn davor bewahrt, ein Menschenfeind zu werden. Trotz der vielen Erbärmlichkeiten, die er hat schauen müssen, ist ihm doch Wohlthun bis an sein Lebensende ein gewisses Bedürfnis geblieben. Er hat manche bedrohte Existenz geschützt, manche ins Wanken gekommene wieder mit fester Grundlage versehen; er verursachte gern Freude, wo er nur konnte; wo Not war, da gab er und reichlich; wo es galt, einen tüchtigen Mann aufzumuntern und zu fördern, da war er auch erfinderisch in den Mitteln. Er hat für viele gesorgt, nur nicht für sich selbst.

Bevor Stephan Generalpostdirektor wurde, hat ihm sein energischer Charakter in manchen Beamtenkreisen den Ruf eines Tyrannen eingetragen, und diese sahen seiner Amtsführung in der hohen Stellung mit einem gewissen Bangen entgegen. Ganz mit Unrecht. Trotz der raschen und durchgreifenden Art seines Wesens und einer gewissen Ungeduld, wie sie besonders befähigten und energischen Naturen eigen zu sein pflegt, behielt er im persönlichen Verkehr gegen seine Beamten stets eine freundliche und liebenswürdige Art bei. Freilich gab es da eine Grenze. Auch Stephan verstand zu strafen, und auch nachdrücklich, sobald ihn die Erkenntnis von der Notwendigkeit eines Durchgreifens im Interesse des Ganzen zwang, die Milde gegen den Einzelnen zurücktreten zu lassen; aber er wußte auch zu vergeben und zu vergessen. So sehr er auf strenge Ordnung im Dienst hielt, so suchte er doch die Billigkeit über das strenge Recht zu stellen.

„Fehler sind nicht mehr da, wenn man sie einsieht" — das war ein Grundsatz, nach dem mancher trotz einer Verirrung wieder zu Ehren gekommen ist, der sich nach früherem Brauch bereits für einen abgethanen Mann halten konnte.

An den Schicksalen seiner Beamten nahm er warmen Anteil. Viele haben das erfahren und jedenfalls alle, die einmal mit ihm in Berührung gekommen sind, und das konnte leicht kommen. Bei den vielen Reisen, die Stephan dienstlich zu machen hatte, hat er sich den Beamten manchen Postamtes, manchen Eisenbahnpostwagens ganz unvermutet vorgestellt und sie ganz ohne Umstände auf ihren Diensteifer und Dienstkenntnisse hin geprüft. Zahlreiche Läuschen in Postkreisen erzählen von solchen Überrumpelungen und den lustigen Zwischenfällen, die dabei vorgekommen sein sollen.

Zu den liebenswürdigsten Eigenschaften seines Charakters gehört ein warmer, sonniger Humor, der sich in seinen Erzählungen, in Briefen und in seinen Gelegenheitsgedichten ungezählte Male äußert. Hatte er einen Kreis ihm zusagender Männer gefunden, dann war er der munterste in der munteren Runde; was ihm Tags über schwere Sorgen gemacht, war abgestreift. Auf allen Kongressen war der deutsche Generalpostmeister wegen seiner stets guten Laune und ruhigen Fröhlichkeit eine der beliebtesten Persönlichkeiten. Diese seine beneidenswerte Gemütsseite ist vielleicht nirgends anheimelnder und eindringlicher zu Tage getreten, als in den Briefen, die der „Postgewaltige" einst an die „schwarze Marie" in Ferleiten im Fuscher Thal geschrieben hat. In der herrlichen Alpenwelt suchte der Reichsgeneralpostmeister im Sommer oder Herbst häufig Erholung und lag dort auch der Gemsjagd ob. Alle, die in den letzten 25 Jahren nach Ferleiten in Tirol gekommen sind, kennen die „schwarze Marie". Die jetzt in hohen Jahren stehende Leiterin des Gasthauses zum Lukashansl in Ferleiten waltet dort seit anderthalb Jahrzehnten in drolliger Weise eines gestrengen Regiments. Als Scepter ihrer Würde trägt sie stets einen Löffel am Mieder. Wegen des ziemlich starken Anflugs von Schnurrbart und

wegen ihres vollen schwarzen Haarzopfes heißt sie „schwarze Marie“. Seit langer Zeit hatte sie sich der Freundschaft Stephans zu erfreuen, und an sie hat er drei Briefe gerichtet. Der erste, aus Berlin vom 5. Mai 1889, lautet:

„Liebe schwarze Marie!

Bis jetzt hatte ich immer noch gehofft, mit meiner Frau und den beiden Mädels in die Fusch kommen zu können, da wir dann wieder über die Pfandlscharte gehen wollten; aber heute hat der Doktor entschieden, daß wir an die See gehen sollen, und so werden wir übermorgen nach Helgoland abreisen. Dieses ist, wie Du weißt, eine einsame Felseninsel an der Nordsee, nicht länger und breiter als vom Lukashansl bis zum nächsten Wasserfall und heißt eigentlich Heiligland, weil die 11 000 Jungfrauen mit der heiligen Ursula auf ihrer weiten Reise einst dahin gekommen sein sollen. Mancher glaubt das nicht, aber wenn man sieht, wie viel Jungfrauen aus Amerika heut reisen und selbst zu Euch in die Ferleiten kommen, so kann es doch wahr sein. Liebstes Moidel! Ich wollte Dir noch schön danken für den allerliebsten Brief, den Du mir vorigen Winter aus Seekirchen geschrieben hast; er hat mir und den Meinigen große Freude gemacht, und ich habe ihn schon verschiedenen Deiner Berliner Bekannten vorlesen müssen. Denn Du bist hier schon eine berühmte Person geworden, besonders seit unser lieber, alter Kaiser damals auf der Reise nach Gastein Deinen Schnurrbart bemerkt und Dich unter die Husaren hat einrangieren wollen. Courage genug würdest Du dazu gehabt haben und wärest am Ende noch Wachtmeister Marie geworden. — Grüße den Fuscher Karkopf, die Wiesbachhörner, Bärenköpfe und hohe Dock. Ich gehe Ende August nach Lofer aufs steinerne Meer und in die Leoganger Steinberge wieder auf den Gamsbock. Dann kann ich wenigstens zu Euch hinüber schauen: „Dort wo die weißen Berg — Hinauf zum Himmel rag'n — Gerad als wolltens was — Dem lieben Herrgott sag'n!“ In Berlin haben wir heuer a malaficische Hitzen gehabt; da hätt i gern Deine Obers-Stanitzeln gessen. Nun behüt Di Gott, liebstes Moidel, und daß Du bald wieder schreiben thust. Grüß mir den Postsekretär

im Unterrock, meinen schönen Kollegen mit die großen, schwarzen Kugelaugen.

Dein alter Freund v. Stephan.

Steckt der Löffel noch vorn in Deinem Mieder?"

Spricht aus diesen Zeilen die herzliche Einfachheit des Tones, den der bedeutende Mann der schlichten Frau des Gebirges gegenüber anzuschlagen wußte, so zeigt der nächste Brief die tiefe Innigkeit, mit der Heinrich von Stephan die Schönheit der Natur auffaßte, und zeugt von dem gläubigen Sinn, der ihn auszeichnete. Dieser Brief trägt das Datum: Berlin, 31. Dezember 1892, und lautet:

„Liebe Marie! Schwarzes Madl!

Deinen schönen Brief aus Seekirchen habe ich pünktlich zu Neujahr erhalten und ihn meiner Frau und Tochter vorgelesen. Alle haben sich über den herzlichen Inhalt sehr gefreut, besonders darüber, daß es Dir gut geht, wie Du dies auch durch Deine Tüchtigkeit und Bravheit verdienst. Unsere Else hat sich sehr gefreut, daß Du ihrer besonders gedacht hast, sie ist sehr hübsch herangewachsen, aber zum Heiraten doch noch zu jung. Anna ist seit 1½ Jahren sehr glücklich verheiratet. Meine Frau und Else waren dies Jahr zwei Monate in Tirol auf Schloß Grubhof bei Lofer; ich konnte, wie nun leider schon seit mehreren Jahren, hier nicht abkommen wegen zu vieler Arbeit, sonst wäre ich so gern wieder einmal in Eure schönen Berge gekommen, um dem Gamsbock nachzupürschen und mich an den Fernern zu erquicken. Mehrere meiner Freunde sind aber bei Euch in der Ferleiten gewesen und haben mir Grüße von Dir gebracht und berichtet, daß Du dort noch in alter Weise die Herrschaft in rührigen Händen hast und alles in guter Ordnung hältst, was wohl bei dem vielen Verkehr und Volk sehr nötig sein mag. Daß die Pfandlscharte jetzt so bequem zum Bergsteigen hergerichtet ist, mag ja recht angenehm sein, aber so schön und großartig ist es doch nimmermehr, wie wir beide noch jung waren und morgens um zwei Uhr aus der Ferleiten aufbrachen, um erst gegen neun Uhr abends in Heiligenblut einzutreffen. Da galt noch Euer alter, schöner Tirolerspruch: „Zeit lassen!", um Gottes Herrlichkeit besser bewundern zu können vom Gipfel des Großglockner an bis auf den kleinsten

Steinbrech und Enzian. Man traf nicht so viel Wirtshäuser an, aber man hatte mehr Gefühle im Herzen. Darin stimmst Du mir gewiß zu, nicht wahr, liebe Marie? Die herrlichen Mondscheinnächte in der Ferleiten sind mir auch noch unvergeßlich: Der ganze, großartige Gletscherkranz wie in frisch geschmolzenes Silber eingetaucht, man fühlte sich wie von der Erde abgewandt und auf einen anderen Stern versetzt, und die Wasserfälle spielten die Riesenorgel zu dieser Andacht. Noch pulst mir das Blut wärmer durch die Adern, wenn ich jener Zeit gedenke. Gerade am Weihnachtstage ist auf dem Großglockner ja wieder ein schreckliches Unglück geschehen, so junge und hoffnungsvolle Menschen in die Tiefe gestürzt. Aber wozu thun sie auch mitten im Winter auf den Alten aufikraxeln? Das heißt nicht Gott vertrauen, sondern Gott versuchen, wie Wilhelm Tell seine Frau sagt. Wenn Du nach Berlin kommst, werde ich Dir hier auch einen Berg zeigen, den Kreuzberg, nicht ganz so hoch, wie der Großglockner; umgekommen ist da noch keiner, wohl aber haben sich da schon manche verliebt, was ja meistens kein Unglück ist. Auch haben wir hier einen großartigen Alpenklub, der jeden Winter ein wunderschönes Gebirgsfest veranstaltet, wo die vornehmsten Herren und feinsten Damen im Tiroler-Kostüm erscheinen, und ich sage Dir, keine Salontiroler: sie — können sich alle mit ihren Wadeln sehen lassen!

Nun lebe wohl, meine liebe Marie, b'hüt Di Gott! auf Wiedersehen!

Dein alter Freund v. Stephan."

Der dritte und letzte Brief aus Berlin vom 12. Januar 1897 ist kaum ein Vierteljahr vor seinem Tode geschrieben. Stephan scheint von der Gefährlichkeit seines Zustandes noch nichts zu ahnen und schmiedet noch Pläne für weite Reisen. Der Brief hat folgenden Wortlaut:

„Liebe schwarze Marie!

Ich danke Dir sehr für Deinen Brief, von welchem Datum kann ich aber nicht sagen, da Du keins dabei geschrieben hast. Meine Frau und Tochter haben sich mit mir sehr über die guten Nachrichten gefreut, welche Du über Dich und den Lukashansl, über die Gletscher und

Gemsen, über den Fuscher Karkopf und das Wiesbachhorn schreibst, und über den guten Verkehr, den Ihr dies Jahr gehabt habt. Aber darin stimme ich Dir auch bei! daß mit der Zahl die Gemütlichkeit schwindet: Das liegt im menschlichen Verhängnis. Bei uns in Sachsen sind schöne Berge, welche man die sächsische Schweiz nennt, das heißt so, als wenn man ein Weinglas ein Weinfaß nennen wollte; wenn man da am Sonntag einen Rutscher macht, dann haben die Sängervereine, Turnervereine, Kriegervereine, Touristenvereine, Volksvereine, Radfahrvereine in den Wirtshäusern alles dermaßen aufgesogen und abgeäst, daß man fast nirgends einen Tropfen oder Bissen bekommt, selbst die Berge halten da nicht mehr Stand, so sehr werden sie von den Bauleuten abgesägt, abgemeißelt und abgesprengt. Was war das für eine andere Zeit, als wir beide noch jung waren, liebe Marie! Mit meiner Gesundheit bin ich sehr zufrieden, beunruhige Dich nicht weiter über das, was die Berliner Dir hierwegen erzählt haben, die müssen ja immer was zu reden haben; aber hinter vielem Klugen steckt auch immer manches Dumme. Der Fuchs, der seinen Schwanz oder — wie wir Jäger sagen — seine Lunte in der Falle verloren hatte, redete seinen Kameraden vor, ohne Schwanz ginge das Marschieren viel besser. Also nicht alles glauben; Du hast genug zu thun, wenn Du an die Madonna und an die Heiligen glaubst. Meine Frau und Else reisen Ende dieses Monats nach Italien, wohin ich ihnen wahrscheinlich im März folgen werde. Auf der Rückkehr, etwa im Mai, werden wir dann das liebe Tirol berühren und Dich, wenn es irgend angeht, hoffentlich in Seekirchen oder Ferleiten wiedersehen. Du schreibst sehr richtig, daß das Bergsteigen jetzt kein Kunststück mehr wäre: überall gute Wege, Gasthäuser, Eis- und Felsstufen, eiserne Geländer, Alpenhütten und die schönen Sennerinnen ganz ausgestorben. Aber wie auf den Bergen, so ist es jetzt auch im Leben, und wir werden uns beide wohl nach einem andern Stern umsehen müssen. Da in den Reisebüchern stehen immer Restaurationen mit Sternen, aber mich interessiert jetzt mehr die Frage, ob es auch Sterne mit Restaurationen

giebt. Gott behüt Dich liebe, schwarze Marie. Vergiß nicht, Deine vielen Sünden zu beichten.

v. Stephan."

Stephan war allezeit ein schlichter Mann mit geringen Bedürfnissen. Einfach war auch seine Kleidung und Haltung. Mit der Zeit hatten sich, wie das so Brauch ist, bei ihm die Orden vieler Herrscher eingefunden, aber er hat sie nur wenig getragen. Auch sonstige Ehrungen sind ihm genug zu teil geworden. Stephan war Mitglied des Bundesrats, seit 1872 Mitglied des preußischen Herrenhauses, 1885 wurde ihm der erbliche Adel und 1895 der Rang eines preußischen Staatsministers verliehen; die Städte Stolp, Bremerhaven, Köln, Bremen, Dortmund Remscheid und Schwerin i. M. ernannten ihn zu ihrem Ehrenbürger, wissenschaftliche Gesellschaften zu ihrem Ehrenmitgliede — trotz alledem und aller seiner Erfolge blieb er ein einfacher Mann, und wo immer seine Verdienste auch gefeiert wurden, stets gedachte er dabei seiner Mitarbeiter, die seinen Erfolgen den Weg hatten mitbereiten helfen. So antwortete er beispielsweise in Köln auf den Trinkspruch, der ihm auf dem Festmahl zur Einweihung des neuen Posthauses dargebracht wurde: „Das Dioskurenpaar der Herren Vorredner hat einiger Vorgänge aus meinem amtlichen Leben mit dankenden Worten gedacht, der Hauptdank aber war, wie wir postalisch sagen, unrichtig adressiert. Er gebührt vor allem den glorreichen Wiederherstellern der Einheit der Nation und der Macht des Deutschen Reiches. Nur auf der breiten Basis des Reiches und auf dem festen Grunde seines Ansehens konnten Bauwerke, wie der Weltpostverein, errichtet werden. Ein Bevollmächtigter des Königreichs Preußen hätte bei den verschiedenen Verhandlungen und Kongressen in Bern, Paris, London u. s. w. das nicht zu erreichen vermocht, was einem Abgesandten des Deutschen Reichs zu erlangen möglich war. Der Zug der Zeit mußte mit Notwendigkeit auch auf den Geist des Einzelnen wirken und ihn sozusagen beflügeln." Denselben Grundton ließ er schon auf dem Wiener Kongreß des Weltpostvereins durchklingen. Da sagte er: „Die Ideen sind nicht das

Eigentum eines sterblichen Menschen. Sie schweben in der Atmosphäre der ganzen Zeitepoche, zuerst unbestimmt, dann in bestimmter Weise, bis sie sich verdichten und niederschlagen, indem sie Gestalt gewinnen und ins Leben treten. Der Gedanke der Vereinigung entspricht den Bestrebungen unseres Jahrhunderts, er beherrscht viele Gebiete der Thätigkeit des heutigen Menschengeschlechtes und bildet eine wahrhafte Triebkraft der modernen Civilisation. Er wurde überdies für unser großes Triebwerk des internationalen Verkehrs befördert durch die unwiderlegliche Thatsache, daß die ungeheuren in Bewegung zu setzenden Massen, die von Tag zu Tag mehr anwuchsen und sich von Grenze zu Grenze bis zu den fernsten Meeren und Gestaden ausbreiteten, gebieterisch eine Vereinfachung des ganzen Mechanismus erheischten, als das einzige Mittel, um den fast über alles Maß hinausgewachsenen Bedürfnissen zu genügen und die unerläßliche Schnelligkeit und Regelmäßigkeit aufrecht zu erhalten. Das sind die Naturelemente, die die wahren Schöpfer des Weltpostvereins gewesen sind. Darin liegt auch der Grund seiner Stärke." Wie Friedrich der Große sagte auch Stephan einmal von sich, daß auch ihm „Seine Majestät der Zufall fördernd unter die Arme gegriffen" habe. Auch Huldigungen, die ihm wegen seiner Verdienste um die Verbesserungen der Posteinrichtungen dargebracht wurden, wehrte er ab. So z. B. in Hamburg bei der Einweihung des dortigen Reichspostgebäudes: ... „Ich will nur bemerken, daß ich den Ausdruck der Anerkennung meiner bisherigen Bestrebungen wohl als ein ehrendes Zeugnis für die Vergangenheit, mehr aber noch als einen Wechsel auf die Zukunft ansehe, den ich erst einlösen muß. Der große Zug der Zeit hat ja hauptsächlich mitgewirkt. Wenn die glorreichen Thaten unseres erhabenen Kaisers nicht die Einheit des Reichs hergestellt hätten, wenn durch seinen starken Arm die Bahn nicht frei gemacht worden wäre: Dann hätte sich auch auf dem Gebiet der inneren Organisation nichts Belangreiches herstellen lassen." Im Jahre 1895 hatte die Reichspostverwaltung dem Reichstage kartographische Übersichten zugehen lassen, welche die

Zunahme der Dichtigkeit der Post- und Telegraphenanstalten vom Ende 1872 bis 1892 veranschaulichten. Diese Karten gaben dem Abg. Dr. Müller (Sagan) Anlaß, die großen Leistungen der Postverwaltung in den letzten Jahrzehnten rühmend hervorzuheben. „Die Karten sind," sagte der Redner, „ein schönes Denkmal für den Herrn Staatssekretär des Reichspostamts, ein Denkmal, dauernder als Erz, das seinen Ruhm verkündet, nicht nur hier auf dem geduldigen Papier, sondern auch draußen in der rauhen Wirklichkeit." — „Diese Beurteilung ist um so schätzbarer," erwiderte Stephan, „als es immerhin eine Seltenheit ist, von jener (linken) Seite des Hauses eine Anerkennung zu bekommen. Das soll mich aber nicht abhalten, ferner nach solchen Anerkennungen zu streben." Wie gleichgültig ihm die Anerkennung seines erfolgreichen Wirkens war, das geht auch aus einem Schreiben hervor, das er an einen namhaften Berliner Schriftsteller richtete, der 1891 zu Stephans 60. Geburtstage eine Festschrift herausgeben wollte und Stephan um Mitteilung einiger Einzelheiten aus seinem Leben anging. Stephan antwortete darauf: „Es ist richtig, leider! daß ich am 7. Januar k. J., falls ich ihn erlebe, 60 Jahre alt werde. Aber ich finde in dieser einfachen Wirkung der Zeit keinen Grund, sie an die Öffentlichkeit zu bringen. Daher erlaube ich mir, Euer Hochwohlgeboren dringend zu bitten, von Ihrem Vorhaben, wenn es auch gut gemeint ist, gefälligst Abstand zu nehmen. Der Geburtstagskultus bei Personen minorum gentium ist überhaupt nicht nach meinem Geschmack. Hat man etwas *gethan*, so braucht darüber nichts *geschrieben* zu werden; und hat man nichts gethan, so fehlt es eben an Stoff. Die Personen verschwinden ja doch, so wie so. Pulvis et umbra sumus!" Zu diesem Geburtstage, wo er eine Festschrift ablehnte, erhielt Stephan die Photographie des Kaisers mit der berühmten Unterschrift: „Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs. Er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen, und knüpft zwischen den Nationen neue Beziehungen an."

Mag Stephan es auch wiederholt selbst aussprechen, daß

die Quelle seiner Erfolge nur darin lag, daß seine Amtsführung in die Zeit des politischen und wirtschaftlichen Aufschwunges Deutschlands, in die große Zeit des neuen Deutschen Reiches gefallen ist, so kann das seine Verdienste nicht schmälern. Daß er eben die neue Zeit voll zu erfassen verstand, daß er ihren Anforderungen durch Einrichtungen von bleibendem Wert zu genügen vermochte, dazu gehörte vor allem eine ganze Persönlichkeit, ein Mann von hoher geistiger Bedeutung, gewaltiger Energie und hingebender Vaterlandsliebe. Und diese Tugenden waren in Stephan in hohem Maße vereinigt. Mutter Natur hatte ihm eine vorzügliche und vielseitige geistige Begabung mit in die Wiege gelegt. Sicher schied sein scharfes Urteil Wesentliches vom Unwesentlichen und erkannte auch in verwickelten Angelegenheiten sofort den Kern heraus. Hiermit hing seine große Menschenkenntnis zusammen, welche sich bei der Wahl seiner Mitarbeiter bewährte, und die ihn stets den rechten Mann an den rechten Platz stellen ließ. Hinzu kam sein eiserner Fleiß und seine ungeheure Arbeitskraft. Letztere ermöglichte es ihm, daß er trotz der überaus großen Arbeitslast, die seine amtliche Thätigkeit ihm auferlegte, immer noch Zeit fand, sich anderen Beschäftigungen zu widmen, und sich so die verschiedensten Gebiete menschlichen Wissens zu eigen machte. Und diese so erworbenen Kenntnisse verschafften ihm jenen weiten Blick, der ihn vor der Gefahr bewahrte, kleinlich zu werden; er beachtete wohl das Kleine, aber er ließ ihm nur so weit Einfluß, als es für das große Ganze von Bedeutung war. Alle diese Eigenschaften, in Bewegung erhalten von einer zähen Energie, gelenkt von einem starken Willen, mußten Stephan zu etwas Bedeutendem führen. Schon durch diese zähe Energie hat er manches erreicht, das ein anderer nach dem ersten Anlauf als aussichtslos aufgegeben hätte. Diese zähe Energie hat auch seinem ganzen Verwaltungskörper etwas Festes gegeben, so daß ein Gefühl der Unsicherheit gar nicht aufkam. Nie machte er zur Beseitigung einer augenblicklichen Schwierigkeit in grundsätzlichen Fragen Zugeständnisse — dabei konnte er begründeten Widerspruch

wohl vertragen und ließ sich auch, sobald er seine Richtigkeit erkannt hatte, leicht überzeugen. Selten ist ein Mensch durch Charakteranlage und Geistesgabe zu organisatorischem Schaffen und Handeln so berufen gewesen wie er. Obwohl unbeugsam in seinen Grundsätzen, verband er doch mit echt pommerscher Zähigkeit und mit dem festen Rückgrat seines ganzen Wesens eine entwaffnende Liebenswürdigkeit, einen versöhnenden Humor, eine Geschmeidigkeit der Formen und eine unbesiegbare Findigkeit. Selbst seine politischen Gegner haben stets willig seinen vortrefflichen Charakter und seine großen Geistesgaben anerkannt.

Stephans Verhältnis zu dem großen Kanzler ist stets ein gutes gewesen. Schon in seinen Wanderjahren, als er mit den Postverwaltungen verschiedener Länder Verhandlungen wegen Abschlüssen von Postverträgen zu führen hatte, war er dienstlich viel mit Bismarck in Berührung gekommen, und dieser bekam ob der postalischen Fachkenntnis und der diplomatischen Gewandtheit von Stephans Fähigkeiten die beste Meinung — soll doch Bismarck Stephan sogar den Übertritt in die diplomatische Laufbahn angeboten haben. Es konnte also nur Fernstehende verwundern, daß sich bei der Neubesetzung des Postens eines Generalpostdirektors des Norddeutschen Bundes Bismarcks Blick auf einen Geheimen Oberpostrat richtete. Dieser ist jedoch in seinem Fach so gut ein Meister geworden wie der andere, und beide haben zusammen und nebeneinander Großes geleistet. Stets brachte der große Staatsmann den Plänen und Neuerungsvorschlägen seines Generalpostdirektors förderndes Verständnis entgegen; immer war er bereit, Vorschläge von ihm für die Verbesserung und Ausgestaltung des Post- und Telegraphenwesens entgegenzunehmen, zu prüfen und hernach auch kräftig zu unterstützen. Die Zauberkraft des Namens Bismarck sprengte auch die sorgfältigst verschlossenen Thüren der auswärtigen postalischen Bureaukratie; die Anbahnung des Weltpostvereins mußte gelingen, wenn sich hinter dem deutschen Generalpostdirektor die gewaltige Gestalt des ersten Reichskanzlers aufrichtete. Stephan hat auch mehrfach in bemerkenswerter Weise dem großen Kanzler ein

gut Teil Verdienst um seine Erfolge zugewiesen. Andererseits konnte es aber auch Bismarck mit Freuden begrüßen, daß er einen solchen Mann wie Stephan gefunden hatte, der ihm als Mitarbeiter die innere Einrichtung und den Ausbau des deutschen Einheitsstaates so außerordentlich erleichtern half, der fähig war, nach Gründung des Reichs den wichtigsten Verwaltungszweig, der mehr als jeder andere in seinem richtigen Arbeiten die Einheit des Reichs vor Augen führen sollte, mustergültig umzuformen und auszugestalten. Den Beweis seines höchsten Vertrauens gab Bismarck seinem Generalpostmeister im Jahre 1878, als der Minister Camphausen von seinem Posten als preußischer Finanzminister zurücktrat. Da wollte Bismarck Stephan das preußische Finanzministerium übertragen, dem überdies das Reichsschatzamt noch untergeordnet werden sollte. Es war in jener Zeit, als Bismarck seine großen Steuerreformpläne zu Gunsten von Schutzzöllen ins Werk zu setzen begann. Nach zwei Unterredungen, am 21. März 1878, lehnte Stephan jedoch den Posten ab, weil er in seinem alten Wirkungskreise auf eine größere Selbständigkeit rechnen konnte, wie als preußischer Finanzminister zu einer Zeit, wo Bismarck in allen Finanzfragen gerade freie Hand haben wollte. Keinesfalls sind es etwa freihändlerische Neigungen gewesen, die Stephan damals zu seinem Meister in Gegensatz brachten; Stephan war allerdings stets für schrankenlose Verkehrsfreiheit — wie hätte er auch sonst Neuerungen schaffen können, die die ganze Welt betrafen, Freihändler war er indes nie. Im Gegenteil, er war sehr für den Schutz der nationalen Arbeit und der erste, der im Bereiche seiner Wirksamkeit ihr Schutz angedeihen ließ. Durch Erlaß vom Jahre 1878 bestimmte er, daß bei allen Arbeiten der Postverwaltung inländische Ware vor der ausländischen von gleicher Güte den Vorzug haben sollte. Die Freihändler bedachten freilich diese Maßregel mit ihrem Widerspruch; aber Stephan ließ sich nicht irre machen. Er hat wie mit der Abschaffung der Fremdwörter auch hier bahnbrechend gewirkt. Der Postverwaltung sind seitdem alle andern Verwaltungen gefolgt, und heute würde es niemand mehr

verstehen, oder jeder stark mißbilligen, wenn ein Verwaltungschef im entgegengesetzten Sinne handeln wollte.

Daß ein Mann von so ausgesprochener Eigenart wie Stephan, der jahrzehntelang im Vordergrunde des öffentlichen Lebens sich befand, auch seine Widersacher hatte, kann nicht Wunder nehmen. So sehr man es ihm früher als Verdienst anrechnete, daß er durch zahlreiche Wohlfahrtseinrichtungen für das Beste seines Beamtenheeres sorgte, so sehr hat man es ihm in letzter Zeit verdacht, daß er in der Bevormundung seiner Beamten allzu patriarchalisch vorging, und daß er, der früher selbst von Neuerung zu Neuerung wanderte, zuletzt langsam und bedächtig geworden war und den ausgesprochenen Wünschen gegenüber sich sehr kühl verhielt. Wenn er in der That auf dem Gebiete des Personalwesens und der socialen Fürsorge für die unteren Beamtenklassen etwas noch unerledigt gelassen, und auch manche Forderung nach Tariferleichterungen u. s. w. beharrlich abgelehnt hat, so lag doch die Schuld nicht allein an ihm. Bei völlig vorurteilsloser Prüfung all der Vorwürfe, die seiner Zeit mit so großer Leidenschaftlichkeit gegen ihn erhoben wurden, muß man doch anerkennen, daß er stets das Beste seiner Beamten gewollt hat. Dieses Wohlwollen fand indes eine natürliche Grenze schon durch die Rücksicht, die er auf den Staatshaushalt, auf die übrigen Verwaltungszweige, auf den gesamten Staatskörper notgedrungen nehmen mußte. Indes, was man auch gegen ihn vorbringen mag, es sind zu der Summe seiner Leistungen nur Nebensächlichkeiten. Sie können die Gesamterscheinung des Mannes nicht trüben, dem es vergönnt gewesen ist, ein Stück weltumfassender deutscher Kulturarbeit zu leisten. Vielleicht mag sein schleichendes körperliches Siechtum und manches Mißgeschick in Privatverhältnissen auf seine Haltung nicht ohne Einfluß gewesen sein. Sicher trifft aber auch das zu, womit er im Reichstage seine Ablehnung begründete, indem er meinte, die letzten sechziger Jahre wären eine ganz andere Zeit gewesen; die ganze Lage und auch die Finanzen waren anders. „Schaffen Sie den alten Aufschwung wieder, dann wird es auch mit dem Porto, mit den Gebühren für

Telephon und Telegraph etwas anders; Sie werden mich immer auf dem Posten finden, wenn es gilt, das Gesamtwohl des Volkes zu vertreten."

XVII.

Stephans Tod.

Stephan war 66 Jahre alt, als ihn die heimtückische Krankheit dahinraffte. Beinahe 27 Jahre lang hat er in seiner so wichtigen Stellung gewaltet. Weit über Deutschlands Grenzen hinaus war Stephans Name berühmt, überall kannte man ihn als den Bahnbrecher im Verkehrswesen. Mit Bedauern wurde die Kunde von seinem Hinscheiden in allen Kulturländern vernommen. Viele Hunderte von Telegrammen und Beileidschreiben aus dem In- und Auslande haben das bekundet. Hoch und niedrig, arm und reich, Fürst und Arbeiter sandten Worte der Teilnahme um den Verlust des ausgezeichneten Mannes.

Das Leiden, dem der Staatssekretär erlegen ist, war die Zuckerkrankheit, deren erste schwache Spuren etwa im Jahre 1883 sich zeigten. Durch wiederholten Besuch der Karlsbader Heilquellen war es gelungen, ihr Fortschreiten etwas zu hemmen. Im Winter 1895/96 wurde Stephan zum erstenmal von Furunkeln befallen, die, an sich unbedenklich, doch auffallend lange Zeit zur Heilung beanspruchten. In der zweiten Hälfte des Januars 1897, wenige Tage vor Kaisers Geburtstag, entstand eine Entzündung an der vierten Zehe des rechten Fußes, die ihn zwang, der Gratulationscour fern zu bleiben. Dennoch vermochte er es über sich, am 28., 29. und 30. Januar 1897 den Postetat im Reichstage noch persönlich zu vertreten. Den ersten Anlaß zu dieser Erkrankung am Fuße gab eine leichte Wunde, die er sich einige Jahre vorher auf einer Dienstreise durch Ostpreußen beim Ausschneiden eines Hühnerauges zugezogen hatte; trotz aller angewandten Mittel wollte sie nicht gänzlich vernarben und erforderte fortgesetzt ärztliche Behandlung. Bei dem inneren Leiden nahm die Wunde einen bedrohlichen Charakter an. Im

Frühjahr 1896 suchte Stephan Erholung in Italien, wohin ihn seine Gattin und seine jüngste Tochter begleiteten. Anscheinend gekräftigt kam er zurück; bald aber machte sich das Leiden stärker als je bemerkbar. Im Sommer ging er nach Westerland auf Sylt, wo er mehrere Monate verweilte und sich ganz wunderbar erholte; seine sprühende Laune bezauberte damals noch alle, die ihm näher traten. Im allgemeinen brachte der dortige Aufenthalt ihm jedoch nur vorübergehende Besserung. Mit einem weiten Schuh, auf einen Stock gestützt, erschien der Staatssekretär bei den Verhandlungen seines Haushalts im Januar 1897 im Reichstage. Nach dem 1. Februar hat er das Haus nicht mehr verlassen. Wenige Tage darauf hielt es sein Hausarzt, Geh. Sanitätsrat Dr. Aschoff, für geboten, den Geheimrat Professor Dr. v. Bergmann hinzuzuziehen. Dieser erkannte die Erkrankung der Zehe als ein durch die Zuckerkrankheit verursachtes Brandigwerden der Gewebe und empfahl eine baldige Abnahme der Zehe. Von der zweiten Februarwoche an blieb Stephan ans Bett gefesselt. Am 22. wurde ihm die vierte Zehe abgenommen. Das langsame Heilen der Wunde und die starken Schmerzen waren bedrohliche Anzeichen; noch aber blieb Stephan geistig frisch und ungebrochen. In der zweiten Hälfte des März gaben die Ärzte sogar der Hoffnung Raum, es könne der schwere Anfall noch einmal überwunden werden. Am 3. April indessen sah sich Professor v. Bergmann schon zur Amputation des rechten Unterschenkels genötigt. Die Notwendigkeit eines wiederholten chirurgischen Eingriffes ließ leider von Anbeginn das Schlimmste fürchten. Indes der Kranke selbst war noch guten Mutes. In seinem Arbeitszimmer stand sein Krankenbett; die Fenster gingen nach der Leipziger Straße hinaus, von wo das Brausen der Weltstadt zu ihm hinaufdrang; auf seinen eigenen Wunsch ist er nicht in ein anderes Zimmer gebracht worden. Am 6. April nahm Stephan noch kräftige Nahrung zu sich, Eier und vor allem Austern, die er sehr liebte, und Moselwein. An diesem Tage ließ der Kaiser durch seinen Flügeladjutanten Grafen v. Moltke dem

Staatssekretär seinen herzlichsten Glückwunsch auf baldige Genesung übermitteln und übersandte ihm zugleich eine Flasche hundertjährigen Rheinweines. Dr. v. Stephan nahm diese Gabe seines kaiserlichen Herrn mit den Worten in Empfang: „Nun, ich hoffe, daß ich noch lange genug leben werde, um diese edle Sorte mit gebührendem Genusse zu kosten.“ Auch der Senat der freien Stadt-Bremen, deren Ehrenbürger Stephan war, hatte ihm kurz vorher einige Flaschen auserwählten Weines aus dem Bremer Ratskeller übersandt. In seinem Dankschreiben an den Bürgermeister Pauli heißt es am Schluß: „Manches glückliche patriotische Ereignis habe ich in begeisterter Erhebung in den ehrwürdigen Räumen Ihres Ratskellers mit feiern dürfen, dieses Schatzgewölbes eines guten Stückes deutscher Geschichte und deutschen Gemütslebens, von Kaisern und Königen mit ihrem Besuche beehrt, von Dichtern besungen, von Fröhlichen gepriesen und von Leidenden gesegnet. In die Reihe der letzteren muß ich mich leider jetzt selbst stellen, hege aber die Hoffnung, daß seine stärkende Kraft sich mit Gottes Hilfe auch an mir bewähren wird. Gerade auch in dieser Beziehung hat mich der sinnige und teilnehmende Gedanke des hohen Senats besonders erfreut: ‚Und wüßten wir, wo jemand traurig läge, wir gäben ihm den Wein!‘ Euere Magnifizenz darf ich bitten, dem hohen Senate den Ausdruck der herzlichsten Dankbarkeit zu übermitteln dessen, der sich mit Stolz nennt Ihren Ehrenbürger (gez.) v. Stephan.“

Bis zum 6. April ging es mit Stephans Befinden noch leidlich. An diesem Tage fand Prof. v. Bergmann seinen Zustand den Umständen nach gut, obwohl ihm der Kraftmangel schon nicht unbedenklich schien. Indes die Wandlung zum Bessern hielt nicht lange an. Im Laufe des 7. April trat ein immer größerer Rückgang der Kräfte ein, und gegen Abend machte der Kräfteverfall noch mehr Fortschritte. Alle Vorboten einer nahen Auflösung stellten sich ein. Bis abends gegen 8 Uhr am 7. April blieb der Kranke noch bei Bewußtsein, dann verfiel er in einen tiefen Schlaf. Er erwachte zwar noch einigemal, doch kam er nicht mehr zum klaren Bewußtsein. Unter diesen

traurigen Umständen war seine Genesung ausgeschlossen, und Professor v. Bergmann gab abends 9 Uhr bereits als Krankenbericht heraus: „Der Zustand des Staatssekretärs Dr. v. Stephan ist hoffnungslos.“ Der berühmte Chirurg und der Hausarzt, Dr. Aschoff, lösten sich am Krankenbette von 9 Uhr abends gegenseitig ab. Nur Frau v. Stephan weilte ununterbrochen mit ihren beiden Töchtern am Schmerzenslager des Familienoberhauptes, auch der Schwiegersohn, der Hauptmann v. Napolski, war zugegen. Trübe schlichen die Stunden dahin, nur selten drang eine Kunde in das Publikum, das sich vor dem Hause angesammelt hatte. Ein Assistenzarzt des Professors v. Bergmann wurde mit Fragen bestürmt, als er um Mitternacht auf die Straße trat. „Es geht zu Ende!“ war sein Bescheid an die Menge. Um 12 Uhr 30 Minuten entschlummerte der Kranke sanft und schmerzlos. Die auf Halbmast gesenkten Fahnen auf dem Reichspostamt verkündeten am Morgen des 8. April 1897 der Bevölkerung das Hinscheiden des ersten Generalpostmeisters des Deutschen Reiches.

Die Kunde von dem Tode des Staatssekretärs verbreitete sich schnell. Noch im Laufe des Tages kamen aus allen Teilen des Reiches drahtliche Beileidsbezeugungen an. Dem Kaiser wurde der Tod Stephans durch den Schwiegersohn des Entschlafenen gemeldet. Sämtlichen Oberpostdirektionen im Deutschen Reiche wurde am 8. morgens das Hinscheiden Stephans telegraphisch mitgeteilt, und am selben Tage noch brachte das Postamtsblatt in einer Sonderausgabe die Todesnachricht in folgender Form: „Berlin, den 8. April. Der Herr Staatssekretär des Reichspostamts Dr. v. Stephan ist heute nacht 12 Uhr 30 Minuten durch einen sanften Tod im 67. Jahre seines thatenreichen Lebens von den schweren Leiden erlöst worden, die er mit Heldenmut ertragen und deren ungeachtet er seines hohen Amtes bis zuletzt mit unverminderter Hingebung und Geistesfrische gewaltet hat. In dem nun Dahingeschiedenen betrauert mit dem Reichspostamt das gesamte Personal der Reichspost- und Telegraphenverwaltung den ruhmreichen Führer, den für das

Wohl seiner Untergebenen unermüdlich sorgenden Chef, den gerechten und gütigen Vorgesetzten, die Zierde unseres Standes. Der Name des ersten Generalpostmeisters des Deutschen Reichs, des Errichters des Weltpostvereins, wird in der Geschichte des Verkehrswesens für immer fortleben. Ehre seinem Andenken!"

Bereits in aller Frühe sandte der Kaiser folgende Beileidsdrahtung an Frau v. Stephan: „So ist denn die bange Besorgnis, daß Gott der Herr dem teuern Leben Ihres Herrn Gemahls inmitten seiner vollen Schaffenskraft ein Ende setzen werde, zur traurigen Gewißheit geworden. Was Sie und die Ihrigen in dem Verewigten verloren, das empfinden Sie selbst am tiefsten; aber zu Ihrem Troste muß es gereichen, daß mit Ihnen um den Entschlafenen Ihr Kaiser und König, das Vaterland und die Welt trauern. Wie die Geschichte die Erinnerung seiner genialen Schöpfungen bewahren wird, so werden uns die hohen Verdienste, die er sich um das Vaterland erworben, und die unentwegte Treue, die er unter vier Königen und drei Kaisern bis zum letzten Atemzuge bethätigt hat, allezeit unvergessen sein. Möge Gott der Herr Ihnen und den Ihrigen die ganze Fülle seines Trostes spenden! Wilhelm I. R."

Auch der Reichskanzler Fürst Hohenlohe sprach drahtlich sein Beileid aus. Er nennt Stephan „einen der verdienstvollsten und genialsten Männer, dem es vergönnt war, in großer Zeit Großes zu leisten". Unter den Namen, welche die im Trauerhause ausliegenden Listen füllten, waren alle Klassen Berlins vertreten, selbst kleine Leute, die nichts als den Ausdruck ihres Kummers, ihres Mitgefühls zu bieten hatten, bezeugten ihre Teilnahme. Mit den Angehörigen der Ministerien, des Bundesrates, des Reichstags und anderer staatlicher Verwaltungen wetteiferten Behörden, Magistrate, Körperschaften, Reedereien und Private in Kundgebungen der Trauer. Nach Hunderten zählen die Beileidsdrahtungen aus allen Weltteilen, aus Afrika, aus Asien und Australien, vornehmlich aber aus Amerika.

Mit dem Staatssekretär v. Stephan wurde wiederum

eine der bedeutenden Persönlichkeiten abberufen, die dem denkwürdigen Zeitalter Kaiser Wilhelms und des Fürsten Bismarck in so reicher Zahl beschieden waren. Aus dem schönsten der Prachtbauten, die er mit kunstsinnigem Verständnis hat aufführen lassen, wurde er zu Grabe getragen. Es ist ihm nicht beschieden gewesen, dieses Bauwerk mit zündenden Worten seiner Bestimmung zu übergeben; sehnlichst hatte er gewünscht, es thun zu können. Aber das Schicksal hatte es anders beschlossen, und an der Stelle, wo er zur feierlichen Eröffnung des Postmuseums zu sprechen gehofft hatte, in dessen herrlichem Lichthofe, ruhte er, ein stiller Mann, im Sarge. Die mächtige Halle war zu einer Trauerkapelle von unvergleichlicher Schönheit umgewandelt. Dem Haupteingang gegenüber war ein Altar errichtet und vor ihm der Sarg aufgebahrt. Ein Hain hochstämmiger Blattpflanzen umgab das Ganze. Die Pfeiler der Rotunde und die oberen Galerien waren mit Palmzweigen umwunden und mit Trauerkränzen und den Fahnen der dem Weltpostverein angehörigen Länder geschmückt. Stephans Sarg war vollkommen mit Kränzen und Blumenspenden bedeckt, und doch hatten auf ihm nur die Gaben der Fürstlichkeiten und der nächsten Familienangehörigen Platz gefunden. Auf den Stufen des Katafalks lagen die Spenden der Hansestädte, herrliche Blumengewinde aus fremden Ländern, Stiftungen der österreichischen, der russischen, der finnländischen, der italienischen, der amerikanischen Postleitungen, geziert mit Bändern in den Farben der betreffenden Nationen.

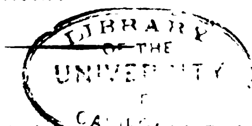
Am Palmsonntag, den 11. April, wurde der erste Generalpostmeister des Deutschen Reiches zur Ruhe bestattet. Schon vor Beginn der zwölften Stunde drängten sich auf der Straße vor dem Reichspostamt die Menschen in dichten Reihen zu beiden Seiten des Fahrdammes. Das ganze amtliche Berlin beteiligte sich an der Trauerfeier, auch das diplomatische Korps. Von den Staatsministern, an der Spitze der Reichskanzler Fürst Hohenlohe und Herr v. Boetticher, fehlte kein einziger. Auch der greise, damals an der Schwelle der Neunziger stehende Staatsminister

Dr. Delbrück war erschienen, der Mann, der einst als Leiter der Abteilung Post und Telegraphie im Reichskanzleramt Stephans Vorgesetzter gewesen war, und dem Stephan stets für die im entscheidenden Augenblick seiner amtlichen Laufbahn bewiesene Förderung besonders dankbar geblieben ist. Aus der näheren Umgebung des Kaisers waren die Chefs des Civil-, Militär- und Marinekabinetts anwesend, eine ganze Anzahl Generäle und viele höhere Offiziere. Auch der greise Generalfeldmarschall Graf Blumenthal hatte es sich nicht nehmen lassen, dem Verstorbenen die letzte Ehre zu erweisen. Zahlreich war die Beteiligung von Vertretern der Gelehrtenwelt, der Litteratur und der Kunst. Die Reichshauptstadt hatte ihren Oberbürgermeister nebst einigen Stadträten und Stadtverordneten entsandt. Die großen Städte und namentlich die, deren Ehrenbürger Stephan gewesen war, ließen sich durch besondere Abgesandte vertreten. Auch Stolp, die Vaterstadt Stephans, hatte ihren Bürgermeister Matthes und den Stadtverordnetenvorsteher Rund entsandt. Zahllos waren die Scharen der aus dem ganzen Reiche versammelten hohen und niederen Postbeamten. Auch Postverwaltungen fremder Länder hatten höhere Postbeamte zur Trauerfeier um den deutschen Generalpostmeister entsandt.

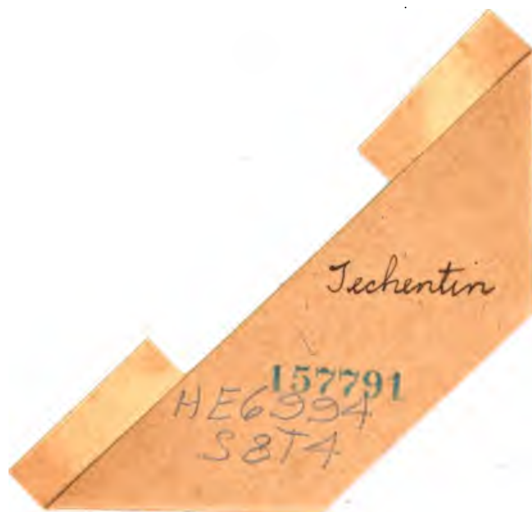
Gegen 12¼ Uhr erschien der Flügeladjutant des Kaisers, Oberst v. Scholl, um im Namen der Majestäten noch einen riesigen Kranz am Fuße des Sarges niederzulegen, dessen breite Schleife den Namenzug der Majestäten trug. Kurz vor ½1 Uhr ging eine Bewegung durch die Versammlung, die Anwesenden erhoben sich: es schritten durch die Mitte auf ihren Platz vor dem Sarge zu die tiefverschleierte Witwe des Entschlafenen mit ihren beiden Töchtern und dem Schwiegersohn, Hauptmann v. Napolski. Wenige Minuten später nahten die Majestäten. Ehrfurchtsvoll empfangen und geleitet von dem Unterstaatssekretär im Reichspostamt Dr. Fischer und dem Hauptmann v. Napolski, begaben sie sich zunächst zu Frau v. Stephan, um ihr Worte der Teilnahme und des Trostes zuzusprechen. Von der zweiten Galerie herab tönte feierlicher Gesang. „Sei getreu

bis in den Tod, so will ich Dir die Krone des Lebens geben.“ Nun stieg der Geistliche, Generalsuperintendent D. Dryander, die Stufen des Altars hinauf und würdigte in warm empfundenen Worten das Leben und Wirken Stephans. An das der Trauerrede folgende Gebet schloß sich der vom Domchor gesungene Choral von Bach: „Wenn ich einmal soll scheiden, so scheide nicht von mir.“ Danach verabschiedeten sich die Majestäten von den Hinterbliebenen und fuhren ins Schloß zurück. Unterdessen hatte sich der Trauerzug geordnet. Tausende und Abertausende von Postbeamten bildeten einen Zug, dessen Spitze, eine Postillonskapelle, schon einen Kilometer weit vom Postmuseum entfernt hatte aufgestellt werden müssen. Tausende aus der Berliner Bevölkerung hielten die Bürgersteige besetzt; Kopf an Kopf standen sie zu beiden Seiten der Trauerstraße. Außer bei den Beisetzungen von Mitgliedern des Herrscherhauses hat sich wohl nie in Berlin die Bevölkerung so zahlreich an einer Leichenfeier beteiligt. Der Trauerzug bewegte sich durch die Leipziger-, Wilhelm- und Bellealliancestraße nach dem Friedhofe der Dreifaltigkeitskirche in der Barutherstraße. Wohl nie zuvor sind einem Manne, dessen Wiege im Hause eines Handwerkers stand, bei seinem Tode solche Ehrungen erwiesen worden wie Stephan. Einfach und schlicht, wie er selber im Leben war, ist auch seine Grabstätte. Aber trotzdem wird er nicht vergessen werden; die Postbauten in jeder größeren Stadt sind bleibende Denkmäler an den ersten Generalpostmeister des Deutschen Reichs.

Still und rastlos arbeitet die große Verkehrsmaschine weiter; das Werk, das er geschaffen, der Ruhm seiner Thaten, die Gesinnung, mit der die deutsche Reichspost beseelt, der Geist der hingebenden treuen Pflichterfüllung, sie werden bestehen bleiben!



Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.


Techentin
157791
HE6994
S8T4

